



● المعرض والمؤتمر الدولي لخدمات النقل والشحن والتخزين والخدمات اللوجستية
TRANS GLOBE 2008 بالإشتراك مع شعبة خدمات النقل الدولي بمصر

● السكة الحديد المفتدة عليها

● الشحن الإلكتروني E - Freight

● التأمين البحري على السفن التجارية : المخاطر - والمكاسب

● ماذا تعرف عن اقتصاد المعرفة؟؟؟

● ملف العدد : كسرونة الجوع - الثورة الخضراء - تعددت الأسباب والجوع واحد

● أثر القرار 9/11 Commission Act 2007 على الموانئ وسلسلة الإمداد

● مراسم الاجتماع السنوي الأول

الأعضاء الجمعية العمومية للاتحاد العربي لمرحلي البضائع واللوجستيات

● **Example for Efficient Maneuvering Module
For The Modern Generations of Mega Vessels
Hub Ports**



Royal Logistics للخدمات اللوجستية

رائدة في النقل الدولي واللوجستيات

LEADING IN FORWARDING AND LOGISTICS

web: www.royallogisticsintl.com



عزیزی المستور ... عزیزی المصور

إذا كنت تفكر في أفضل الصرغ التي تجزى بها أعمالك مع العالم الخارجي
... من قضاك توقف فوراً عن التفكير

..... فخبراء الشحن الدولي يتحدّثون

رويال للخدمات اللوجستية

ولدت عملاقة وبدأت من حيث إنتهى الآخرون

(التميز له حدود و تميزنا بلا حدود)

- فريق عمل متخصص ومدرب في جميع أنشطة الشحن الدولي وفق أحدث المعايير العالمية
- أكبر شبكة لخدمات طرفية متصلة بالدوائر الجمركية على مستوى الجمهورية
- أكبر شبكة وكلاء تغطي جميع أنحاء العالم
- خدمات الشحن الدولي من وإلى أي مكان في العالم بحراً وجواً
- المشروعات - الأمثلة الشخصية - المعارض - التخزين والتوزيع
- خدمات النقل البري من وإلى جميع أنحاء الجمهورية
- التخلص الجمركي من وإلى جميع الموانئ المصرية (بحري وجوي)
- تغطية الشحنات تأمينياً من الباب إلى الباب
- الفحص المسبق عن السلع الصناعية

معنا... وداعا للتأخير... وداعا للقاق

مكتب القاهرة : ٢٩ ش فريد - هليوبوليس - القاهرة - مصر
ت: ٢٤١٤٩٩٤٤ - ٢٤١٨٤٤٢٣ - ٢٤١٨٤٢٨٢ - ٢٠٢ فاكس: ٢٤١٨٤٤٢٨ - ٢٠٢

ت: ٤٨٣٨٩٥١ - ٤٨٣٨٩٥٢ فاكس: ٢٠٣ - ٤٨٧٧٧٩٢
مكتب الاسكندرية: ١٠١ الشرف الروماني - المسلة - الدور الثاني

مكتب ميناء السفينة: العين السفينة - السويس
ت: ٣٧١.٢٦٩ - ٣٧١.٠٠٠ - ٣٧١.٢٦٢ فاكس: ٣٧١.٢٢١ - ٣٧١.٠٠١ - ٣٧١.٢٦٢

مکتبہ یورسعیہ: ۲۱ اش الجبریتی - یورسعیہ - مصر
ت ۲۲۵۱۹۴۱-۲۲۵۱۹۴۱ + ۲۲۵۱۹۴۱ - ۲۲۵۱۹۴۱ + ۲۲۵۱۹۴۱

ت: مباشر ٢٦٧/٤٦٨ + ٢٠٢ - ٢٦٧. ٦٧٢ - ٢٦٧. ٦٧٢ + ٢٠٢ - ٢٦٧. ٦٧٢ داخلي ٢٠٤



رئيس مجلس الإدارة

عاصم السيد أحمد

نائب رئيس مجلس الإدارة

نشأت الديهي

رئيس التحرير

صلاح عبد المعطى عبيد

أعضاء هيئة التحرير الشرفية

أ.د. إسماعيل مبارك

أ.د. محمد صلاح الدين النشائي

أ.د. عصام شحرف

أ.د. أحمد عيسوي صالح

المراسلون والمحرون

جمهورية مصر العربية

* السيد عبد الجيد السيد

* شربين جلال منير

* عبد الرحيم مصطفى

* محمد صابر

* م. عطا الله

* ميادة محمود

* ياسمين عبد المجيد

المكاتب

السعودية - جدة

* مركز الريان محمد عبود للإستشارات البحرية (مسكا)

تليفون: (8533724) - (2) - (+966)

فاكس: (6533684) - (2) - (+966)

سوريا

* ريان/ رامي تحوف

0096394231001

محمول

0096343714536

فاكس

كندا

* شريف صلاح مختار

تليفون: +1-4167250912

عنوان المراسلات

Tel. +2-0122586455 القاهرة

إسكندرية +2-03-4275117

العنوان: 51 ش فيكتور عمانويل - سموحة

الدور الرابع شقة 19 الإسكندرية

E-mail: international_p_e_m@yahoo.co.uk

يصل تعداد المصريين الآن حوالي 77 مليون نسمة، ومن المتوقع وصول هذا التعداد إلى 95 مليون بحلول عام 2020، وإذا فقد سبق أن أعلن الرئيس حسني مبارك في المؤتمر القومي للسكان الخطة الإستراتيجية القومية للسكان في مصر علاجاً للزيادة المستمرة في السكان، وأكد سيادته أنه يجب على الجهات المعنية العمل على إعادة توزيع الخريطة السكانية والخروج من الوادي المحدود إلى مناطق يتم تجهيزها لتشجيع الهجرة إليها.

وعلاجها للتكس السكاني فقد سبق أن طرح العالم المصري الدكتور فاروق الباز مشروع ممر التنمية بعد أن قام على مدى 25 عاماً بدراسة صحراء شمال إفريقيا، ويعتبر هذا المشروع إمتداداً عمرياً للتنمية في كافة المجالات الزراعية والصناعية والتجارية والسياحية وذلك من طريق سيار 12 محوراً بطول 1200 كيلو متر تمتد من مراكز البحر المتوسط شمالاً وحتى بحيرة ناصر جنوباً، وبدا يتم ربط الصحراء بمدن الوادي القديم، ويعتمد هذا المشروع على المياه الجوفية الموجودة بالصحراء الغربية حيث يملك الدكتور الباز على أن هذه الصحراء تتبع فوق بحيرة من هذه المياه بفق صخور الأقماع الصناعية فوق الهضبة والأودية هذا المشروع الكبير فقد تم عرضه على عدد من الخبراء وعلماء الجيولوجيا والمياه فكان هناك من أيدى بجانب من عارضه، وانحصرت أسباب المعارضة في المياه التي يحتاجها المشروع حيث أشار العلماء إلى أن المشروع في مراحله الأولى سيحتاج لجاء الشرب من بحيرة ناصر أو قناة توشكى لأنه مبني على افتراض وجود كمية كبيرة من المياه الجوفية، ولكن بالنسبة لهذه النقطة فقد أكد الدكتور محمود أبو زيد وزير الري والموارد المائية على أن الجلاء من الصحراء الغربية غير كافية للتوسع الزراعي، ولكن من الممكن نقل المياه من بحيرة ناصر بجانبها نواصر المياه الجوفية في بعض المحاور وعدم توفرها في البعض الآخر إذا اتجهنا للجنوب وذلك طبقاً للدراسات.

وبالنسبة لعوامل نجاح المشروع فقد انحصرت الآراء في الأتي:

أكد الدكتور أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء الأهمية الإستراتيجية للمشروع وفق نتائج الدراسات الميدانية الجندوى الاقتصادية في إختصار جانب من الزيادة السكانية المتوقعة خلال الخمسين عاماً القادمة في إطار الإنكشافات والثروات الطبيعية المتوفرة بالصحراء الغربية.

- إعتبار المشروع نقلة كبيرة لما يعانيه شريط الدلتا من التكس السكاني وما يترتب على ذلك من بطالة وقلة موارد، بجانب معاناة الطرق والبنية الأساسية من الإزهاق.

- القضاء على التكس السكاني في المدن وإيجاد مناطق جديدة لجذب السكان، كما أن المشروع يساعد على الإمتداد العمراني وتعمير الصحراء والخروج من الوادي الضيق.

- يجب تطبيق المشروع على مراحل بداية بالمحاور العرضية التي يتم الربط بينها طوياً بفرض نموها، وبالتالي الخروج من الوادي.

ولما كان هذا المشروع من الأهمية بمكان فسوف تقوم لجنة من الخبراء برئاسة الدكتور محمد فتحي صقر أستاذ الإقتصاد والاستثمار الإقتصادي لوزير التنمية الإقتصادية وتضم ممثلين وخبراء من كافة الوزارات والمراكز البحثية المتخصصة بدراسات الجندوى الاقتصادية التي من المتوقع إنتهاءها نهاية العام الجاري ليتم عرضها على اللجنة الوزارية برئاسة الدكتور عثمان محمد عثمان وزير التنمية الإقتصادية والسيدة فايزة أبو النجا وزيرة التعاون الدولي ووزراء السكان والنقل والتنمية المحلية والري للقيام بدراساتها وطرحها بالتالي على بيوت الخبرة والمكاتب الإستشارية لإعداد الدراسات التنموية للمشروعات ذات الأولوية ضمن المشروع الإستراتيجي لمر التنمية.

لا أحد ينكر أن مصرنا في حاجة ملحة لمجتمعات عمرانية جديدة تضم مناطق صناعية وخدمية خاصة بعدما أصبحت المساحة المأهولة بالسكان تتراوح بين 5 و 7 % من مساحة الأرض، لذا فإن ممر التنمية يعتبر مشروع قومي يمكن من طريق تنفيذه إحداث نقلة كبيرة في مجال التنمية لإستيعاب الزيادة السكانية.

إننا في إنتظار نتيجة دراسات الجندوى الاقتصادية لإمكان إعادة توزيع الخريطة السكانية وفق اتفاق جديدة للتنمية

عاصم السيد أحمد



Holding Co. For Maritime & Land Transport **Port Said Container & Cargo Handling Co.**



- The unique location of Port Said at the northern entrance of Suez Canal is an attractive factor to world shipping lines as its deviation angle Zero which according to world studies reduces handling-cost by \$2.5 per container .
- PSCT achieved handling volume 1041388 TEU in 2007 against 1011166 TEU in 2006 with average growth about 3%.
- Port Said Port leap from 60 to 35 in world ranking issue 2006 .

CONTAINER HANDLING ACTIVITY .

- * Container yard area 467130 m2.
- * Planned annual capacity 800.000 TEU .
- * LCL store 6000 m2
- * Quay productivity 1158 Box / meter / quay .
- * Handling rate 25 Box/hour/crane.

EQUIPMENT

- 9 Ship to shore Gantry Cranes .
- 2 (80 -100 tons) Mobile Harbor Cranes.
- 9 Rubber-Tyred Yard Cranes (RTG)
- 34 Reach Stackers.
- 47 Tractors & Semi-Trailers

MAINTENANCE & REPAIR OF CONTAINERS

A specialized workshop responsible for maintenance & repair of containers in accordance with (IICL) standard .
Also it's responsible for washing/cleaning containers.
Its capacity is 600 TEU/month.

INLAND PORT

- Located on an area of 50000 m2 at 10th of Ramadan city .
- Terminal capacity 6000 TEU general cargo/can
- One LCL store 2000m2.

WEB: www.pscchc.com
E-MAIL: info@pscchc.com





مهندس / محمد منصور
وزير النقل



MAHONEY



دكتور / أحمد نظيف
رئيس الوزراء

ماهونى للملاحة والخدمات البحرية
MAHONEY SHIPPING & MARINE SERVICES
أعرق شركات القطاع الخاص المصرى فى مجال النقل البحرى

و



يوناييتد فيدر سيرفيسز

UNITED FEEDER SERVICES L.P

كبرى شركات النقل البحرى لسفن الروافد فى البحر المتوسط

عن توقيع عقد شراكة جديدة

لخدمة النقل الساحلى المصرى بسفن الروافد

وبأكورة هذه الشراكة

هو انضمام السفينة EGY PRINCESS (إيجى برنيسيس)

الرافعة للعلم المصرى

حمولة 425 حاوية

وسوف تعمل مع شقيقتها السفينة (EGY PRIDE) إيجى برايد

لنقل الحاويات بين الموانى المصرية برحلات أسبوعية منتظمة



شركة جلف بدر

الوكيل الملاحى للخطوط الملاحية



EVERGREEN LINE

EVERGREEN MARINE CORP. TAIWAN LTD ITALIA MARITIMA S.p.A.
EVERGREEN MARINE (UK) LTD EVERGREEN MARINE HONG KONG LTD

بهاء حلمى بدر

د. محمد بهاء بدر

وجميع العاملين بالشركة

يتقدمون بالتهنئة القلبية إلى

السيد اللواء بحرى

توفيق عبد الحميد أبو جندية

بثقة القيادة السياسية

بتجديد فترة رئاسته

للهيئة العامة لبناء الإسكندرية

ويتمنون لسيادته كل تقدم ونجاح وازدهار

فى ظل القيادة الرشيدة

لفخامة الرئيس

محمد حسنى مبارك



بيان البضائع الواردة لموانئ الجمهورية
خلال مايو 2008

[illegible]

بيان البضائع الصادرة من موانئ الجمهورية
خلال مايو 2008

[illegible]

بيان حركة الركاب (قادمون - مغادرون) بموانئ مصر
ذ. ش. م. 2008

القطاع	وحدات قانون			وحدات مغاصرون		
	مصري	ايجيبي	ايماني	مصري	ايجيبي	ايماني
الاستثمار	0	0	0	12499	12499	12499
الخدمات	16632	402	11046	16672	402	11074
السياحة	15169	0	0	673	0	673
الزراعة	15169	15126	15216	51	11248	11319
الصناعة	15927	3514	19441	3803	11976	15781
الطاقة	4924	4924	0	577	577	0
الخدمات	32862	5463	38595	5924	29837	32681
الاجمالي	64368	24764	89132	54156	36828	92684

وزارة النقل

قطاع النقل البحري
بنك معلومات النقل البحري المصري

ت: ٤٨٦٩٤٥١ - ٤٨٦٩٨٣٦ فاكس: ٤٨٧٤٦٧٤

مصدر بيانات هيئة ميناء الإسكندرية : إدارة الإحصاء بهيئة الميناء

أجنحة إنترنيشونال

• يبدأ شهر رمضان المبارك يوم الاثنين أول سبتمبر الجاري، وذلك وفقاً لما أكدته دراسة علمية من جامعة أكسفورد حيث لفتت إلى أن سنوات تجميد الإعجاز الإلهي الذي يتجلى في توبة منتظمة ومكثرة لزيادات الشهور القمرية.

• يعقد المؤتمر الدولي للهيئة النوايلة للوارد المائية بمدينة مونتيفيديو بفرنسا أول شهر سبتمبر الجاري حيث يتسلم المؤتمر أهم تقرير وزير الموارد المائية والذي في إحتفال خاص به. هامر، الذي ستجانيه تقبله الهيئة للمساعدة.

* حددت محكمة إستئناف طنطا أول سبتمبر الجارى لبدء محاكمة المتهمين بقتل جواهرى كفر الشيخ والإستيلاء على كمية 4 كيلو مشغولات ذهبية.

* قررت وزارة التربية والتعليم بمملكة البحرين زيادة رواتب المدرسين المصريين العاملين بالمدارس الحكومية بنسبة 15% اعتباراً من أول سبتمبر الجاري، وذلك لضمان العدالة والمساواة زملائهم البحرنيين.

* حدد النائب العام المستشار عبد المجيد محمود جلسة الثالث من سبتمبر الجاري بمحكمة جناح مستأنف سفاجا والفردقة لنظر الطعن المقدم من النيابة العامة بالإستئناف على الحكم

• تقام بطرابلس يوم 5 سبتمبر الجارى مباراة ليبيا وغانا فى التصنيفات المؤهلة لكأس

العالم، وتقام مباراة السودان وتشاد في نفس التصفيات باستاد الكلية الحربية بالقاهرة يوم 6 سبتمبر الجاري.

* قرر مجلس جبايات النجف حجر لقصبة نسريرب أسسه إحصائيات الثانوية العامة للطلبة
بالحكم يوم 8 سبتمبر الجارى.

* يقام معرض أوتوموبيلات كانيكا الدولية لمستلزمات وقطع غيار السيارات ومراكز الصيانة

والخدمة بمدينة فرانكفورت الألمانية في الفترة من 16 إلى 21 سبتمبر الجاري.

• تبدأ الدراسة في مدارس جمهورية مصر العربية يوم 20 سبتمبر الجاري الذي يتوافق

مع العشر الأواخر من شهر رمضان المبارك

* قررت محكمة جناح مستأنف بولاق أبو العلا النطق بالحكم في الاستئناف المقدم من

* يتم حتى نهاية شهر سبتمبر الجارى قبول الأعمال المقدمة فى مشروع إستخدام الهيكل الجديد (أكبر) أو الملاك كتحفة بمتاح سينما وجوهر الفن والتراث على أحد ضفتى

الفيل بمنطقة رملة بولاق.

Small Group: How do you feel about the results of the small group?

عدد رحلات السفن بالموانئ المصرية طبقاً لأنواع الرئيسية للسفن
خلال مايو 2008

[illegible]

بيان بعدد الحاويات المتداولة بموانئ الجمهورية
خلال ماہ 2008

ملاحظات	العدد	2017		2016		2015		2014		2013	
		م	ن	م	ن	م	ن	م	ن	م	ن
الضمانات	97	541619	20829	243440	33377	48857	275	48857	177	3003	
معدلات	58	242231	30654	18364	2009	67671	634	67671	4399	63403	
معدلات	137	94578	6312	95279	943	95279	943	95279	40036	40787	
معدلات	96	33856	9650	91481	13653	21046	23236	21046	23236	21046	
معدلات	472	90543	4903	50386	6486	70344	74351	69772	6886	6909	
معدلات	484	90543	74720	601106	409	601106	138400	601106	138400	601106	

السكة الحديد المقترى عليها

الجزء الأول

بقلم دكتور/ أحمد عيسوى صالح عضو المجلس القومى للإنتاج والشئون الاقتصادية



بمناسبة مرور ثلاثين عاماً على اتفاقية السلام مع إسرائيل استضافت قناة الجزيرة السيد عبد البارى عطوان (الذى أورد في معرض حديثه أن السادات وعد شعبه بالرخاء والتقدم ، ولكن ها هي مصر بعد ثلاثين عاماً خرابية ومتخلفة عنها منذ ثلاثين عاماً) هذا افتراء وكذب، ولكن بعض المسئولين يسفّهون ما تم إنجازه منذ عام 1983/82 حتى الآن، فلقد نشرت الأهرام في عدده الصادر يوم الأحد 2007/11/25 العدد 44183 في صدر صفحتها الأولى على اليسار تحت عنوان (لا زيادة في أسعار تذاكر الدرجة الثالثة في القطارات أن الدولة وفرت 20 مليار جنيه خلال السنوات العشر المقبلة، يصل بعدها المرقق إلى معدلات الخدمة العالمية ويتم من خلالها إجراء عمليات تحديث ذات طبيعة شاملة ومستمرة بحيث لا يتكرر ما حدث (في الماضي عندما لم يقيمت السكة الحديد 30 عاماً دون تطوير أو ضخ استثمارات جديدة في بنيتها وفي صفحة 27 في العمود الثاني ورد (أن ما حدث في هيئة السكة الحديد أنه في فترة السبعينات تم شراء أصول كثيرة ومنذ ذلك أي منذ 30 عاماً لم يتم تجديدها).

إن ما تم إنجازه في السكة الحديد منذ تولي فخامة الرئيس، أي منذ 1983/82 يدعو إلى الفخر، ولقد سبق أن نشرنا في إنترناشيونال في شهر أغسطس عام 2005 مقالة عن الإنجازات التي تمت، ولكم بمناسبة إنتخابات إنتخابات للجمعية بما تم قبل الإنتخابات ونعيد نشر ما تم إنجازه من عام 1983/82 حتى عام 2004/2003.

المرحلة 1983-2000/99-
الخطه الخمسية الأولى 1983/82- 1987/86 تم إستثمار 1451 مليون جنيه
الخطه الخمسية الثانية 1987/86- 1992/91 تم إستثمار 3444 مليون جنيه
الخطه الخمسية الثالثة 1992/91- 1993/96 تم إستثمار 5131 مليون جنيه
ما تم في أعوام 1998/97- 2000/99 تم إستثمار 2874 مليون جنيه
المجموع 12900 مليون جنيه
وفي لحال حوالي 10 مليار جنيه بالأسعار الحالية.

ومن أهم الإنجازات التي تمت في تلك الفترة،
- تم شراء 429 قطاراً جديدة، 2013 عربات ركاب.
- تم تعديل 246 عربات وتحويلها إلى عربات أولى وثانية مكيفة ومجهزة بالفيديو وعربات النوم وثانية مكيفة بورش الهيئة (وهي ما يطلق عليه الأسباني) 8699 عربات بضاعة جديدة
4 قطار 3 محركات، 3 قطارات سريعة ثريبينية، 18 قطار ثلاث عربات عالية (ثانية وثالثة) مطورة.

- إزياج الخط أسبيل/ أسوان، حيث تم أنجاز 505 كيلو متر وإنشاء 34 كوبري جديد وإنشاء 87 محطة.

بيانات	2005/2004	2004/2003	2003/2002	2002/2001	2001/2000
عدد الركاب بالليون ركاب	434	417	368	467	258
حجم الحركة (مليون طن/سكمت)	54684	41283	46185	39512	42059
الضائع (مليون طن)	11	12.3	11.9	12.3	12
حجم حركة البضائع بمليون طن/كم	3850	4305	4679	4180	4217

ومنه يتبين أن حجم حركة نقل الركاب قد ارتفع من 258 مليون راكب - كم في عام 2001/2000 إلى 45684 مليون راكب كم في عام 2005/2004 بنسبة زيادة قدرها 93.30%.

في حين أن عدد الركاب بالليون راكب قد ارتفع من 258 مليون راكب في عام 2001/2000 إلى 434 مليون راكب في عام 2005/2004 بنسبة زيادة قدرها 68.2%.

وبالنسبة لنقل البضائع فقد ارتفع من 12 مليون طن في عام 2001/2000 بحجم حركة قدره 4217 مليون طن إلى 12.3 مليون طن بحجم حركة قدره 4305 مليون طن كم في عام 2004/2003 (وهو العام الأخير لرحيل الرئيس حسني الشاذلي) ، ثم انخفض إلى 11 مليون طن بحجم حركة قدره 3850 مليون طن - كم في عام 2005/2004 بنسبة خفض قدرها 68.3%.

الإنجاز القيمي،
وبالنسبة للإنتاج القيمي فيوضع الجول التالي قائمة نتائج الأعمال في نفس الفترة 2000/2001 - 2005/2004.

إنتاج كبير وعظيم نفخر به حيث صار لنا سكة حديد نفخر بإنجازها.

ومنذ إنشاء السكك الحديدية حافظت هيئة الوزارة كإنفاد الفؤارة تحميم الإستثمارات حيث ورد في مذكرته من متابعة تنفيذ برنامج الحكومة بتاريخ 2002/1/21 ما يلي:

إنشاء عدة إجراءات تحميم الإنتاج الإستثماري لحد تجاوز ما ورد بالخطه.

تحرير سعر الصرف والفائدة بصورة متدرجة.

وبذلك قد إنخفضت الإستثمارات الملتاة لسكة الحديد حيث كانت تتجاوز ما ورد بالخطه السنوية حيث تبلغ الإستثمارات الملتاة في الخمس سنوات الأخيرة حتى عام 2000/99 ضعف المقر بالخطه لا التقييم بما ورد في الخطه وعدم تجاوزه لا يشفى عن ضروره أن تكون الخطه مرتبه من حيث التاوز أو التعديل.

تابع السكة الحديد المفتري عليه

القيمة بالآلاف جنيه

بيان	2005/2004	2004/2003	2003/2002	2002/2001	2001/2000
إيرادات النشاط التجاري	642.86	510.03	567.83	483.46	463.53
إيرادات نقل الركاب	196.22	209.30	193.14	211.88	180.03
إيرادات نقل البضائع	45.33	47.72	45.62	48.44	40.80
إيرادات أخرى	887.41	824.85	748.79	743.8	688.44
إجمالي النشاط التجاري	122.96	170.12	176.85	166.23	121.16
إيرادات تمويلية أخرى	1010.37	894.97	925.64	912.03	809.60
إجمالي الإيرادات	2126.39	2260.13	1725.18	1251.41	1650.53
إجمالي الإنشاءات	1116.02	1365.16	799.54	339.38	840.93
الفاصل بين العجز	1068.74	1068.74	1298.42	406.66	809.63
إجمالي الإيرادات والاشتراكات	1507.65	961.7	942.63	844.75	719.9
إجمالي الإنشاءات بعد استبعاد الإيرادات والاشتراكات	47.38	166.73	17.99	67.28	10.31
الفاصل بين العجز بعد استبعاد الإيرادات والاشتراكات					

ومن الجدول السابق يتبين ما يلي :

ارتفعت إيرادات نقل الركاب من 463.53 مليون جنيه في عام 2001/2000 إلى 642.86 مليون جنيه في عام 2005/2004 بنسبة زيادة قدرها 38.75٪. ارتفعت نسبة إيرادات نقل الركاب من 567.35 ٪ من إجمالي الإيرادات في عام 2001/2000 إلى 63.6 ٪ في عام 2005/2004.

ارتفعت إيرادات نقل البضائع من 180.03 مليون جنيه في عام 2001/2000 إلى 196.22 مليون جنيه بنسبة زيادة قدرها 9 ٪. بالرغم من انخفاض حجم حركة البضائع بنسبة 98.7 ٪.

وتمثل إيرادات نقل البضائع 22.2 ٪ من إجمالي الإيرادات في عام 2001/2000 مقابل 19.4 ٪ في عام 2005/2004.

وارتفعت إيرادات النشاط التجاري من 809.6 مليون جنيه في عام 2001/2000 إلى 1010.37 مليون جنيه في عام 2005/2004 بنسبة زيادة قدرها 24.8 ٪.

في حين أن إجمالي الإنشاءات ارتفعت من 840.93 مليون جنيه في عام 2001/2000 إلى 1116.02 مليون جنيه بنسبة زيادة قدرها 28.8 ٪.

ويكافئ ذلك بالمعنى أنه ارتفع من 840.93 مليون جنيه في عام 2001/2000 إلى 1116.02 مليون جنيه في عام 2005/2004 بنسبة زيادة قدرها 32.7 ٪. ويصل العجز إلى 103.9 ٪ من إجمالي الإيرادات في عام 2001/2000 مقابل 110.5 ٪ في عام 2005/2004.

وتحليل هذا العجز نجد أن إجمالي الإيرادات والاشتراكات يمثلان 50.3 ٪ من إجمالي الإيرادات في عام 2001/2000. وهذا يعكس حقيقة أن إيرادات النقل والتي سبق عرضها باستبعادها من إجمالي الإيرادات فإنها، أي إيرادات النشاط التجاري 819.9 مليون جنيه في عام 2001/2000 مقابل 1507.65 مليون جنيه في عام 2005/2004.

نقش أسفل قناتة السويس

كلف الدكتور أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء المهندس أحمد الماريس وزير الإسكان بإعداد الدراسات الخاصة بإنشاء نفق أسفل قناة السويس على النمط الذي تنفذته محافظة الإسمايلية على إمتداد الطريق الدائري، وقد أكد عبدالجليل الفرغاني محافظ الإسمايلية أن هذا النفق سيعمل على رفع سعر أراضي البائى وكذا الأراضي الزراعية شرق قناتة السويس مما يساهم في تنمية اقتصاد المنطقة من جانب الحكومة بساوى عملاً.

موقع الكتروني للرئيس السادات

تقوم مكتبة الإسكندرية خلال الأشهر القادمة ،تحت رعاية السيدة سوژان ميريس رئيس مجلس أمناء المكتبة - بإطلاق أول موقع إلكتروني يدرج فيه كافة أعمال الرئيس الراحل أنور السادات، كما سيتم افتتاح متحف يضم أحدث مقتنياته وممتلكاته الشخصية، التي أعادتها السيدة جهيمان السادات، من مكتبة نجله، في أسرة الرئيس الراحل، ويشارك في تنفيذ هذا المشروع فوري عبد الحافظ السكرتير الشخصي للرئيس السادات بتقديم عدد كبير من الوثائق الخاصة وأنقر لواء التسجيلية عن الرئيس السادات.

السعودية عضو عامل في الألو

أعلن السفير أحمد عبد العزيز قنصل المغرب القائم بالوكالة المغربية لدى جامعة الدول العربية أنه جرى التفاوض في قيام المملكة العربية السعودية بالانضمام كمضو عامل في اللجنة الإستشارية للألو، ووفقا للنظام التيتم فإن الملكة ستولي منصب نائب رئيس اللجنة في العام 2010/2009 ورئاسة اللجنة في العام 2010 - 2011.

ويخفف ذلك العجز الذي تحقق إلى 10.3 مليون جنيه في عام 2001/2000 يرتفع إلى 47.28 مليون جنيه في عام 2005/2004 ، أي أن الإيرادات تغطى الإستخدامات، وإذا ما أخذنا في الإعتبار أن السكة الحديد مستحقات في العملاء لمدة 503 مليون جنيه في عام 2001/2000 يرتفع إلى 716 مليون جنيه في عام 2005/2004 وإذا ما حصلت السكة الحديد على فوائد تغطية عدم السداد فكلها بذلك تغطي إستخداماتها كاملة.

أهم المؤشرات

- ويوضح الجدول التالي أهم المؤشرات قبل وبعد استبعاد الإيرادات والاشتراكات.

بيان	2005/2004	2004/2003	2003/2002	2002/2001	2001/2000
مؤشر الربح قبل استبعاد الإيرادات والاشتراكات %	(110.5)-	(125.5)-	(37.2)-	(103.9)-	(103.9)-
مؤشر الربح بعد استبعاد الإيرادات والاشتراكات %	(4.7)-	(7.5)-	7.4	(1.3)-	(1.3)-
نسبة التشغيل %	210.5	252.5	137.2	203.9	203.9
نسبة التشغيل والمعدل بعد استبعاد الإيرادات والاشتراكات %	104.7	107.5	92.6	101.3	101.3
إجمالي الأصول (مليون جنيه)	30339	28187	23419	21905	21905
معدل دوران الأصول (مرة)	0.0333	0.0317	0.0389	0.0369	0.0369
الخصون (مليون جنيه)	566	561	507	525	525
فترة التحصيل (يوم)	204	229	230	237	237
سألي العملاء (مليون جنيه)	716	719	679	503	503
فترة التحصيل (يوم)	299	293	272	227	227

من الجدول السابق يتبين ما يلي:

أول مؤشر الربح ينخفض من - (103.9) ٪ إلى - (1.3) ٪ في عام 2001/2000 وينخفض من - (110.5) ٪ إلى - (4.7) ٪ في عام 2005/2004 بنسبة التشغيل (تكلفة المحصول على الإيرادات) التي ارتفعت من 203.9 ٪ في عام 2001/2000 إلى 210.5 ٪ في عام 2005/2004 قد انخفضت بعد استبعاد الإيرادات والاشتراكات إلى 101.2 ٪ في عام 2001/2000 و 104.7 ٪ في عام 2005/2004.

ارتفعت إجمالي الأصول من 21905 مليون جنيه في عام 2001/2000 إلى 30339 مليون جنيه في عام 2005/2004 بنسبة زيادة قدرها 38.5 ٪. ويرجع ذلك إلى كبر حجم الإستثمارات التي تمت.

- وما يجدر تذكرا أن الدكتور إبراهيم الدميري أصدر كتابا بعنوان (وزارة النقل - الوضع الراهن - رؤية مستقبلية) تضمن 25 صفحة من إحصاءات عن صناعة 26 - 50 ورد بها ما تم إنجازه في السكة الحديد في الماضي القريب، أما بخصوص ما تم إنجازه في عام 2007/2006 مقارنة بعام 2006/2005 سوف نورد تفصيلا في العدد القادم بإذن الله

القضاء على المياه الجوفية

أعلن فاروق حسنى وزير الثقافة أنه سيتم تنفيذ مشروين للقضاء نهائيا على مشكلة ارتفاع المياه الجوفية التي هانت منها منطقة أبو الهول ومجمع الوادي، ويقوم مركز هندسة الآثار والبيئة بكلية الهندسة جامعة القاهرة بتنفيذ المشروع الأول الذي تصل تكلفته إلى 2 مليون جنيه ويستغرق شهرين، وبالنسبة للمشروع الثاني فيقوم بتنفيذ المركز بإشرافه من هيئة البيئة الأمريكية بالقاهرة بتكلفة 40 مليون جنيه ويستغرق عامين.

زيادة الصادرات المصرية إلى لاثيا

أكدت أحدث دراسة أعدتها نقلة التجارة الدولية من واقع الإحصاءات الأتانية أن الصادرات المصرية إلى لاثيا حققت زيادة كبيرة خلال الفترة من يناير إلى مايو 2008 حيث بلغ إجمالي قيمته الصادرات 434 مليون يورو بنسبة زيادة 51 ٪ مقارنة بـ 286.8 مليون يورو للفترة نفسها من العام السابق.

برج بيزا لن ينهار

أكد البروفيسور مايكل جاليليلو فيسكي أحد أفراد الفريق الذي يقوم بترميم برج بيزا للثلاث أشهر عمال إيطاليا بالسباحة - بأن البرج قادر على الصمود لمدة 300 عام دون أن ينهار، وأن وجود عمليات الترميم التي بدأت منذ عام 2001 قد نجحت في استقامة البرج بعدد 16 رصمة.





الشحن الإلكتروني E - Freight



بقلم/ ايمن الشيخ خبير الشحن الجوي ورئيس لجنة الشحن الجوي بشعبة خدمات النقل لدولى. مصر

يتجه عالم أجمع الآن إلى الحفاظ على البيئة من خلال العديد من الإجراءات والمشرعات التي تشجع هذا الاتجاه ومنها تقليص عملية قطع الاشجار التي ينتج منها الورق اللازم لتداول الكثير من المستندات والوثائق وتبذل الكثير من مساعي الحميدة بالتعاون بين منظمة البيئة العالمية المنظمات الأخرى التي تنظم الكثير من الأعمال على مستوى العالم ومن هذه المنظمات منظمة IATA واتحاد امرك العالم وقد رأيت الجهتين أن من الصناعات التي تستخدم عدد ضخم من المستندات والأوراق والتي يجب العمل على تقليصها تدريجياً تمهيداً لإلغاء هذه الأوراق على المدى القريب بشكل وبأخرى صناعة الشحن الجوي ومن هنا طرحنا فكرة الإستغناء عن الأوراق والمستندات والإستعاضة عنها بما يسمى بالـ E-Freight أو الشحن الإلكتروني

ويعتبر الآن E-Freight أو الشحن الإلكتروني في اتجاه العالم أجمع إلى الإستغناء أو التقليل من استخدام المستندات الورقية تمهيداً إلى الإستغناء الكامل من إستخدام الأوراق نهائياً في عام 2009. ففي عام 2004، أعددت IATA مشروعاً يرمي إلى إنهاء المعايير إلى إنتاج وثائق ورقية في عمليات النقل الجوي للبضائع والإنتقال إلى أبعاد صور التعامل من طريق المعايير الإلكترونية وكذلك خلق بيئة نظيفة وخالية من الورق. ولهدف آخرى أكثر أهمية وهي تغيير الوقت والنقطة التي تدفع إلى إنشاء هذه الأوراق.

ومن المتوقع نتيجة إستخدام الشحن الإلكتروني تحقيق توفير يبلغ 1.2 بليون دولار سنوياً قيمة تلك الأوراق التي تستخدم في عمليات الشحن والتي تصل عدداً إلى أكثر من 40 ورقة أو مستند، على المدى القصير، فإن الهدف هو الإستغناء عن المستندات الورقية النقل الجوي بالوثائق الإلكترونية، وإستخدام التبادل الإلكتروني للبيانات لكفاءة في مئات الملايين من دولارات النقل الجوي وقوائم التعبئة والوثائق والشهادات التي تنتج كل سنة.

ولذلك تسعى الجهات المعنية بالشركة الوطنية (مصر للطيران) - شركة الطيران العاملة في مصر- مملكة الإمارات بالتعاون مع شعبة خدمات النقل الدولي ممثلة في لجنة الشحن الجوي لإيجاد البديل الإلكتروني لتحل محل كل وثيقة من وثائق الشحن الجوي، وقد قامت الشركة الوطنية للطيران بترويج أحد الأنظمة التي تقدمه إحدى الشركات الأوروبية لبدء التعامل إلكترونياً مع شهادات الصناديق وذلك عن طريق الدخول إلى موقع هذه الشركة الأوروبية على الإنترنت وإرسال الطلب الإلكتروني، وإستخدام التبادل الإلكتروني للبيانات لإزالة كل ما في النظام القديم من هذه الشركة الأوروبية لأن نظامها ج إلى بعض التعديلات أو الإضافات ... ووعت الشركة الوطنية للطيران بتطبيق هذه التطبيقات، عبارة عن العديد من الأسماء لشركات أخرى التي تلحز من وقت إلى وقت آخر لإحداث الإتجاهات المتسارعة التي يجب تجنب كل أطراف العملية الشركة الوطنية (مصر للطيران) - مملكة - شركات طيران - وكلاء شحن - لجنة الشحن الجوي) وإلا فاختيار الأنسب لجميع الأطراف لتقييم هذه الخدمة .. وقد دخلت الهيئة العامة للربحية على الصارفات والممارادات مخزراً

في منظمة التصدير لتطبيق هذا النظام في مصر و بكل نقلها وكبرها وخبراتها الذين لهم باع كبير في التطبيقات الإلكترونية لتكامل المنظمة والفروع بأفضل النتائج والحوال اللازمة لتطبيق الكامل بقره الله .

والآن هذا النظام يتم تطبيقه الآن في العديد من البلدان مثل كندا والهند والولايات المتحدة الأمريكية.

وقد أعلنت الإمارات مؤخراً أن هناك عدد من دول إضافية "جائزة للشحن الإلكتروني" وهي: السويد، فرنسا، أسبانيا، إيطاليا، نيوزيلندا، الإمارات العربية المتحدة (دبي)، وسويسرا وأيسلندا والاندرا والبرونج

أما في مصر فنحن نترقب في الحاق بهذه الدول في أسرع وقت ممكن حتى لا يتخلف من بقية دول العالم التي سبقتنا

ومنها بعض الدول العربية وخاصة أن مصر من أوائل الدول 44 التي وقعت في الإتفاقية وقد تعدد لمسح أن يكون أول مارس 2008 بداية المرحلة التجريبية أو مرحلة تقييم المكنات وتحميد الإضافات.. على أن تبدأ شركات الطيران بشكل فعلي أول يوليو 2008 ثم تتبها شركات الشحن

بعد الإتفاق أو بعد الوصول إلى النظام الأمثل والذي يتوافق مع إمكانيات وطريق جميع الأطراف المعنية بهذه التطبيقات.

ومناك جهوداً حثيصة يستمره تبذل من جانب كل الجهات للعامل للتحسين المستمر لتطبيق الكامل بحلول عام 2009



قصة حاوية 2

بقلم/ أميرة شوقي



بعد المشقة التي عاينتها في رحلتي السابقة أبحرت على ظهر الباحرة التي أقلتني من ميناء إلى آخر واليوم أقص عليكم ما حدث في إحدى هذه الموانئ التي رسوت على أحد أرصفتها

حيث تم شحني ببعض قطع الأثاث وكماليات الديكور كالأباجورات والستائر والخوداديات والتجف وبعد التستيف بدأت في الإستعداد للإبحار ومفادرة ميناء الشحن وبدأ إستعدادي لتتسم رائحة المحيط وبعد اشتياق لمعرفة أخبار مينائي الجديد وتذكيري في التطور الذي تم به حيث سرحت بغيالي إلى أن وصلت ليلا وفي الصباح بدأت أتفكر في الكشفت على مما أدهشتني بسرعه بدأ هذه المرحلة ودشت أكثر من العطفة التي تم التعامل بها فإن باب الحاوية لم يفتح ولكن تم تحرك سيارة الإشعاع حولي لتنفقد محتوى الحاوية

سبقة ولم تتخذ وقت في الفهر

بعد ذلك تم تعقيلي من على ظهر السيارة وعند إنتظامي بالأرضي اكتشفت أنني كنت أحلم وقد صوبت من أثر هذا الإنتظام وأن هذه هي اللحظة الأولى لوصولي للميناء وتبينت أن يكون حلمي حقيقياً وأن يتم ما حلمت به من كسب وقت وحسن معاملة لكن تأتى الرياح بما لا تشتهي السفن

لقد تم على بقايتي في الميناء أكثر من عشرة أيام وذلك بعد إنتهاء الإجراءات الجمركية التي تمت في 48 ساعة فقط والباقي لإنهاء العرض الرقابية بعرض الواردات للفحص ثم إستلام الإخراج الجمركي .

وأتمنى تطور العرض الرقابية قريباً ليتسحق حلمي .

انظروا في الميناء القادم

وبدأت أسأل نفسي إن المحسن ؟ إن يتم مينايتي الأثاث ؟

خارجت مع نفسي وأقول إنني من سبقت إستكمال الإجراءات من تكمين وعرض واردة وزراعة وهنا كانت لمسة الأكر

خلال أقل من 6 ساعات كان بابي يفتح لتزويد الأثاث في مخازن العمل وليس لكشف وسعت الممرات التالي بين صاحب البضاعة وشريكه فلمحه أنه قدم أوراق الشحنة مسبقاً لإنهاء الإجراءات ودفع الرسوم قبل وصول الشحنة .

وأنه تقدم لجميع الجهات الرقابية الخاصة بالعرض بعينات مسيئة للشحنة لأخذ الموافقات عليها قبل الوصول بذلك لم يهنر أي وقت أو تكاليف إضافية مثل الفخزين أو المعالاة أو تعرض الأثاث لتلف نتيجة تكرار المعالاة

وبما أثار إعجابي وبهشتي في الوقت نفسه منته من إدراج الشهادة الجمركية إلكترونياً وأيضاً دفعها إلكترونياً وبطلب باب الحاوية

ثم عودتي لميناء في وقت أقل من وقت خروجي وذلك نظراً لأحسن تنظيم الواردات المخول والخروج في الميناء وأيضاً سرعة إنهاء الإجراءات الجمركية ولأن بيانات السيارة كانت مبرجة





وزارة الاستثمار

الشركة القابضة للنقل البحري والبري



شركة الاسكندرية لتداول الحاويات والبضائع

- هي أولى الشركات المصرية في مجال تداول الحاويات والبضائع (23 عاما)

- الشركة تتداول اكثر من 800 الف حاوية مكافئة سنويا من حاويات التجارة الخارجية المصرية

- الشركة تقوم بشحن وتفريغ وتخزين الحاويات كما تقدم أنشطة تستيف البضائع وتخزين بضائع الحاويات المشتركة

- يتوفر لدى الشركة مستودعات جمركية خارج الميناء (البشرى - البيضا - العامرية)
لتخزين الحاويات والبضائع

88 QUAY 45 ALEXANDRIA
GOMROK-ALEXANDRIA EGYPT
4800833- 4800835
862/24 TELEX 46588 ALEX UN
WWW.ALEXCON
alexcon@alexcon



TRANSGLOBE الخدمات اللوجيستية 2008



أهداف المؤتمر

- استكشاف التحديات الأساسية التي تواجه قطاع البعث و لعماله
- تسهيل حركة البعث والتجارة والحد من حلال تسيب ومواسه
- الإحصاء والإصلاح الإدارى ولعاموس
- تطبيق الإء ره الألكترونية بالمواس
- لسانعه بالأراء ولقترحات لءوى الخبرة فى مجال النقل
- خنطيق الصلعه العامه
- تعظيم الإستفاده من موقع مصر الفريد ورفع كفاءه مرفق النقل المائى عبر نهر النيل وقنواته الملاحيه

محاور المؤتمر

- التحديات التى تواجه قطاع النقل بمصر والرق الأوسط
- لبيئة الإستثمارية المتاحة لقطاع النقل دور القطاع الخاص
- ولعام فى تطوير وتكامل البنية التحتية والخدمات فى قطاع نقل الدور الأساسى الذى يلعبه
- الصوره المستقبليه للنقل متعدد الوسائط واللوجيستيات
- حلول متكامله لتكنولوجيا إدارة الموانى

الحجز والإشتراك

- المشاركات لخليه . سعر المتر 150 دولار
- الجناع شامل كفة التجهيزات (إفصاه + موكيت + طاولات + كراسى)
- صفحه إعلانيه بدليل المعرض تضم كافه البيانات الخاصة بالمشارك
- المساحة تبدأ من 9 متر

شروط الدفع والتعاقد

سعر المتر 150 دولار

Address: 4 El Awkat buildings El Qasr El Gomhory Hadaack El Quba - Cairo

Tel. & Fax +20226010117 - +2024503637

Web Site :www.transglobefair.com

Mobile: 0114170759 -

Email:info@transglobefair.com

استورناسيونال



International

- 5



ARAB FEDERATION
OF LOGISTICS & TRANSPORT



4- الإتحادات العربيه

الاتحاد العربى
لرحلى البضائع واللوجيستيات

الهيئة العامة
لبناء الإسكندرية



انترناشيونال



رئيس مجلس الإدارة
وأسة التحرير
وجميع العاملين
بمجلة انترناشيونال
يتقدمون بأخلص التهانى
للسيد اللواء بحرى



توفيق حبيب

بثقة القيادة السياسية

بتجديده فترة رئاسته

للهيئة العامة لبناء الاسكندرية

ويتمنون لسيادته تحقيق المزيد

من النجاح والتقدم والازدهار

فى ظل القيادة الرشيدة

لضخامة الرئيس

عبدالله بن عبدالعزيز آل سعود



WORLD QUALITY COMMITMENT

22

International WQC Convention PARIS 21-22 September 2008

Jose E.Prieto

PRESIDENT AND CEO OF
BUSINESS INITIATIVE DIRECTIONS

AND

Dayle L.Fickling

PRESIDENT AND CEO
OF IMARPRESS

Take great pleasure in informing
INTERNATIONAL MARITIME SERVICES CO.

الشركة الدولية لخدمات النقل الدولي
That it has been awarded the

WORLD QUALITY COMMITMENT
PARIS 2008



WQC INTERNATIONAL STAR AWARD

WORLD QUALITY COMMITMENT

The Gala Dinner and Awards Ceremony will take place
at the Concorde Convention Hall in Paris, France

CONCORDE LA FAYETTE HOTEL (3 PLACE DU GÉNÉRAL KOENIG - 75850 PARIS FRANCE)

DATE: MONDAY, SEPTEMBER 22ND, 2008, TIME: 18:30



الموارد البشرية وأهميتها في المنظمات

بقلم / سعيد صبيح عبد الهادي

إن إدارة الموارد البشرية من أهم الإدارات بالمنظمة وأكثرها فاعلية ومشاركة في تحقيق أهداف المنظمة من خلال إستقطاب واختيار وتعيين وتدريب وتنمية مهارة العنصر البشري الذي يعد الركيزة الأولى في تحقيق ربحية المنظمة وأهدافها .

وهذه من آثار هشتي حينما وجدت الأصواء وقد تجاوزت هذه الإدارة الهامة في مخططاتها فزودت أن أشهر إليها بأصواء الإهتمام وأنوه بأهميتها ، ولكن دعونا أن نعرف سويًا على ما هو المقصود بإدارة الموارد البشرية .

هي مجموعة من الأفراد التي تعمل في تعاون على وضع سياسات التوظيف بالمنظمة التي تتلصق بالضرورة الواجب توفرها في الوظيفة من حيث المؤهل والخبرة وشروط الإلتحاق وتعمل أيضا على تنمية مهارات الأفراد وتطوير الأداء وتقييم ومكافأة الأفراد وإدارة أعضاء المنظمة وتعيين العاملين على الأضرار التي قد تلحق بهم أثناء عملهم وتسهيل علاقات العمل ،

هذه زدت أهمية إدارة الموارد البشرية وخاصة في الآونة الأخيرة ومع التطور التكنولوجي والعلمي زادت أهميتها فلم يعد دورها فاصرا على مجرد حفظ سجلات الأفراد وإعداد كشور المرتبات ووضع النوبت والقوانين المتعلقة للعمل بل إن الدور الحديث لها الذي يتضح من خلال مهامها في ظل التطور العلمي والتكنولوجي ونتيجة للتغيرات العالمية وتغيرها على مهمتها الوظيفية من تطوير وتغيير والذي يعمل على .

تحصيل الرباطات لتحديد الاحتياجات الرئيسية لوظيفة الفرد داخل المنظمة والتنبؤ بمطلقات المنظمة من المورد البشرية وتصميم وتنفيذ نظام لأجور والحوافز للعاملين والتأكد من أن الأجور عدله وتنسب مع الجهد ، وتصميم وتنفيذ برامج للتأكد من صحة وسلامة العاملين وتصميم برامج تدريبية والإشراف عليها وتقديم خدمات مختلفة لتدعيم العلاقات الإنسانية وتصميم نظام لصندوق الزمالة .

ومما لا شك فيه أن أهمية إدارة الموارد البشرية تنحصر من خلال الممارسات الجيدة لها في قدرة المنظمة على اختيار الأفراد والإحتفاظ بأفضل العناصر البشرية بالتنسيق مع الموارد البشرية .

يتنبأ للمنظمة مسكرا على نوعية أعماله الخدمية في الأجل القصير والتمسك والموثوق بها أن الاختيار الجيد يحدد أفضل الأفراد للأعمال والوظائف المتاحة ويؤكد على التحسين السليم .

ثم يأتي دور التنمية والتدريب والذي يعنى التغيير إلى الأسنون أو تطوير في معلومات الفرد

وهذه من آثار هشتي حينما وجدت الأصواء وقد تجاوزت هذه الإدارة الهامة في مخططاتها فزودت أن أشهر إليها بأصواء الإهتمام وأنوه بأهميتها ، ولكن دعونا أن نعرف سويًا على ما هو المقصود بإدارة الموارد البشرية .

هي مجموعة من الأفراد التي تعمل في تعاون على وضع سياسات التوظيف بالمنظمة التي تتلصق بالضرورة الواجب توفرها في الوظيفة من حيث المؤهل والخبرة وشروط الإلتحاق وتعمل أيضا على تنمية مهارات الأفراد وتطوير الأداء وتقييم ومكافأة الأفراد وإدارة أعضاء المنظمة وتعيين العاملين على الأضرار التي قد تلحق بهم أثناء عملهم وتسهيل علاقات العمل ،

هذه زدت أهمية إدارة الموارد البشرية وخاصة في الآونة الأخيرة ومع التطور التكنولوجي والعلمي زادت أهميتها فلم يعد دورها فاصرا على مجرد حفظ سجلات الأفراد وإعداد كشور المرتبات ووضع النوبت والقوانين المتعلقة للعمل بل إن الدور الحديث لها الذي يتضح من خلال مهامها في ظل التطور العلمي والتكنولوجي ونتيجة للتغيرات العالمية وتغيرها على مهمتها الوظيفية من تطوير وتغيير والذي يعمل على .

تحصيل الرباطات لتحديد الاحتياجات الرئيسية لوظيفة الفرد داخل المنظمة والتنبؤ بمطلقات المنظمة من المورد البشرية وتصميم وتنفيذ نظام لأجور والحوافز للعاملين والتأكد من أن الأجور عدله وتنسب مع الجهد ، وتصميم وتنفيذ برامج للتأكد من صحة وسلامة العاملين وتصميم برامج تدريبية والإشراف عليها وتقديم خدمات مختلفة لتدعيم العلاقات الإنسانية وتصميم نظام لصندوق الزمالة .

ومما لا شك فيه أن أهمية إدارة الموارد البشرية تنحصر من خلال الممارسات الجيدة لها في قدرة المنظمة على اختيار الأفراد والإحتفاظ بأفضل العناصر البشرية بالتنسيق مع الموارد البشرية .

يتنبأ للمنظمة مسكرا على نوعية أعماله الخدمية في الأجل القصير والتمسك والموثوق بها أن الاختيار الجيد يحدد أفضل الأفراد للأعمال والوظائف المتاحة ويؤكد على التحسين السليم .

ثم يأتي دور التنمية والتدريب والذي يعنى التغيير إلى الأسنون أو تطوير في معلومات الفرد

خدمات كادمار لعمالء البضائع العامة



في لقاء مع السيد المهندس محمد القاضي نائب رئيس مجلس إدارة مجموعة كادمار (ملاحه / لوجيستكس / سياحة) أفاد بأن شركة كادمار للملاحه قد امتدت خدماتها لباوخر البضائع العامة والذي تقوم بخدمة الموانئ المصرية من الصين ودول جنوب شرق آسيا من خلال خط التورنسون التايلاندي وكذا موانئ شمال غرب أوروبا عن طريق MTC LEVANT الألماني .

ومن المعروف أن خط التورنسون هو الآن من أكبر الخطوط المنتظمة للبضائع العامة حيث يمتلك 50 باخرة حديثة الصنع بضاعة عامة وصعب جاف بمحركات تتراوح ما بين 20 و 45 ألف طن حمولة سائكة .

ويقوم خط التورنسون برحلات منتظمة من موانئ الصين وجنوب شرق آسيا إلى ميناء سيباط كما يقوم خط MTC برحلات منتظمة من موانئ شمال وغرب أوروبا إلى الإسكندرية وميناء بيروت وسيد .

وتتميز الخطوط التي تقوم الشركة بركابها بإمكانية حجز الفراغات لكافة أنواع الشحنات صغيرة كانت أو كبيرة مما يوفر الوقت والمجهود .

ويقوم الخط بشحن بضائع البورق والأخشاب والمواشير والحديد وبضائع المشاريع الخاصة . ويقبل الخط الحجوزات للمقود الكبيرة وإيضاً للكميات الصغيرة بدءاً من 5 طن لونيون .

ومن خلال رحلة العودة يقوم خط التورنسون بشحن بضائع الفوسفات الصغرى والبوريلا والأسمنت والحديد من الموانئ المصرية لتفريغها في موانئ الهند ودول جنوب شرق آسيا .

هذا ويسعد كادمار تلقى طلبات الحجز على

kadcairo@kadmar.com; general@kadmar.co

من غاندي حكمه

يحكى أن غاندي كان يجري لقاء مطاوع ، ولقد بدأ اللقاء بالسريع وعند صعوده اللطاف سقطت إحدى فرشتي حذاءه فما كان منه إلا خلخلة الفرقة الثانية ورمائها بجوار الفرقة الأولى على سكة القطار .

فتعجب أحدنا وقال: ما حدث على ما فطرت ؟ لماذا دميت فرقة الحذاء الأخرى؟

فقال غاندي بكل حكمه أحببت الفقير الذي يجد الحذاء أن يجد فرشتين فيستطيع الإنتفاع بهما . قل وقد فرقة واحدة من فقيره وإن ظلت هذه الفرقة ممي

فان تقهس . موقف لغاندي يبرسم صورة إنسانية بعيدة المدى لا إنسانية تسددها

ولا جابا للكم يصعدا ولا حتى تولفها

إذا فاك شي فقد يذهب إلى غيرك ويحصل له السعادة

فلتفرح لفرحه ولا تفرح على ما فاك

فهل يبعد الحزن ما فقت؟ كم هو جميل أن نحل النحل التي تعرض حياتنا إلى منع وعطاء

ويستمر إلى الجزء المظهر من الكاس لا الفارغ منه

قواعد السعادة السبع

1 - لا تكثر أحياء مهما أخطأ في حقد

2 - لا تفرح بفرحك

3 - عني في وسعة مهما علا شاك

4 - تفرح بفرحك مهما كثر البلاء

5 - لا تكثر ما يوحى حوت

6 - ليسهل ولو كان القلب يطر دماً

7 - لا تقنع دماك لأخيك بظهر الغيب

ثلاث قمم عربية عربية

يقدم عبد السلام السيد احمد



إن الرئيس حسنى مبارك لا يدخر سعيًا فى السعى لمواجهة وحل المشكلات التى تواجه الدول وخاصة العربية، ولذا فقد حظيت الإسكندرية أخيرا بإستضافة ثلاث قمم عربية عقدها الرئيس مبارك مع كل من السلطان قابوس بن سعيد سلطان عمان، والملك عبد الله بن عبد العزيز عاهل السعودية وخادم الحرمين الشريفين، وهؤلاء السنبورة رئيس وزراء لبنان.



الزعيمان الكبيران يبعثان مشاكل الامة العربية

على تقدم عدد كبير من المستثمرين السعوديين إقامة مشروعات مشتركة فى نفس المنطقة. القمة الثالثة كانت بين الرئيس حسنى مبارك وفؤاد السنبورة رئيس وزراء لبنان بطائر برج العرب بمدينة الإسكندرية حيث تمت آخر تطورات الأراضى فى لبنان، والمستجندات على الساحة اللبنانية بعد حصول الحكومة على ثقة البرلمان والأرض على إقامة علاقات دبلوماسية كاملة بين سوريا ولبنان، وقد صرح السنبورة بأن الرئيس مبارك أيد ما تم فى لبنان وأدان الأعمال التخريبية والإرهابية التى حدثت أخيرا فى طرابلس، وأنه بحث مع الرئيس مبارك سبل زيادة التناول التجارى بين مصر ولبنان، وأكد له الرئيس دعم مصر للبنان على الأصعدة السياسية والإقتصادية، وتلبية إحتياجات لبنان من الغاز والكهرباء، بجانب الإستفادة بالخدمات المصرية فى مجال الطاقة.



الرئيس يشرح للسنبورة وجهة نظره

كلمة أخيرة

إن العرب فى حاجة ماسة إلى قمم يبعثها الزعماء لإيجاد الحلول للمشاكل التى تعانى منها دولهم، بجانب توحيد الصف خلف أهداف واحدة لإمكان التصديق لما يحدث فى السودان ولبنان والسفينة والعراق والصومال وموريتانيا، ويستعصى الأمر سرعة التحرك لتدارك الأمور ولأنقاذ ما يمكن إنقاذه خاصة وأن العالم يشهد تغيرات وتبدلات سريعة كل يوم.

القمة الأولى عقدت بقصر المنتزة بين الزعيمين العربيين، حسنى مبارك والسلطان قابوس، وقد صرح السفير سليمان عواد القصبندى الرسمى برئاسة الجمهورية بأنه تم فى هذه القمة الثانية بحث الأراضى على الساحة اللبنانية والتخليج العربى فى ضوء ما تتمتع به سلطة عمان من علاقات مميزة مع دول المنطقة، كما تناولت القمة أيضا مناقشة التطورات التى طرأت على القضية الفلسطينية ويهود مصر ومشكلة عمان فى إيجاد الحلول لإنهاء ما يعانيه الشعب الفلسطينى من خلافات زعمائه. العلاقات التجارية الثنائية التى لا ترقى إلى مستوى العلاقات الممتازة بين البلدين والشعبين الشقيقين، ويستلزم زيادة وتفعيل التبادل التجارى الذى يبلغ سنويا 60 مليون دولار فقط منها 36 مليونا قيمة صادراتها إلى عمان و 24 مليون واردات لمصر.



مباحثات مبارك مع السلطان قابوس

- أراضى العمالة المصرية فى سلطنة عمان التى تمثل ثلثي أكبر جالية عمالية فى السلطنة. - تفعيل العلاقات الثنائية بين البلدين على ضوء للتح الفرصية الجامعية لطلبة الصغانيين بالمجمعات المصرية وفتح الأزهر الشريف سلطنة عمان. القمة الثالثة المصرية السعودية تمت بين الرئيس حسنى مبارك وخادم الحرمين الشريفين عبد الله بن عبد العزيز بقصر رأس التين حيث تركزت المباحثات حول الأراضى العربية التى تعتبر فى أمس الحاجة إلى جهود إخوانيتين الكبيرتين وخاصة الساحات المتوترة فى السودان والعراق وفلسطين ولبنان والصومال وموريتانيا، وحس الزعمان توحيد الصف الفلسطينى ووقف إحتلال الأراضى وبده المزارع. وبالنسبة للعلاقات الثنائية فقد تطرقت المباحثات حول: - كيفية دعم العلاقات بين مصر والسعودية على مختلف الأصعدة التى من أهمها رعاية العمالة المصرية بالمملكة، وتشجيع الإستثمارات المتبادلة، وفتح مجالات جديدة لتتفق الإستثمارات.

- مساعدة رجال الأعمال المصريين على التواجد فى السوق السعودية بما يتناسب مع مستوى العلاقات الأساسية الممتازة بين البلدين الشقيقين. - إتاحة الفرص لرجال الأعمال السعوديين فى السوق المصرية. وقد أكد المهندس رشيد محمد رشيد وزير التجارة والصناعة على أن السعودية تعتبر أكبر دولة مستثمرة فى مصر حيث تزيد رؤوس أموالها على 15 مليار جنيه، كما أن السوق السعودية تعتبر أكبر مستورد للسلع المصرية غير البترولية التى وصلت قيمتها العام الماضى إلى حوالى مليار دولار، علاوة على أنه تم أخيرا الإتفاق على إنشاء منطقة صناعية سعودية مصرية بمدينة السادس من أكتوبر على مساحة مليون ونصف متر مربع، وتصل إستثماراتها إلى 700 مليون دولار تقريبا، هذا علاوة



خمسة لصحات

خصائص طبية



كشف بحث حديث أشرفت عليه الأمم المتحدة، أن القدرات الذهنية للبشر تقلصت بفعل نقص الفيتامينات الضرورية في أنظمة الغذاء، وأن إضافة فيتامينات رئيسية إلى أغذية الأفراد يقي الحل الوحيد لتعويض هذا النقص.

دكتور/ماجد حبيب

طريقة ما تسول من عملية حل المشاكل والمصاعب. وأشار الباحث إلى أن التفاعلات الدقيقة التي تؤدي لشغل الخ بترك القدرات أثناء النوم ما زالت غير واضحة.

غير أنه علما بأن الذاكرة تبدأ في مرحلة مبكرة من الخ تعرف بـ **هيبوكامبوس** (hippocampus) وتدفع من ثم لتقويتها إلى منطقة تسمى بـ **نيوكورتكس** (neocortex).

وتبدأ الفحريات في الخ التي تؤدي إلى الإبداع وتطوير القدرات في المراحل الأولى من الحياة بـ **slow waves** أو النوم العميق - التي تحدث أثناء الساعات الأربع الأولى من دورة اليقظة -

وقد تفسر الدراسة الألمانية أيضاً فقدان الذاكرة مع التقدم في العمر الذي يرتبط باضطرابات وباءة النوم. الخامسة، أهمية منه والضروري لعملية شحذ الذاكرة.

وكان الباحثون قد ربطوا منذ وقت طويل بين النوم والقدرة على شحذ الذاكرة وتقوية وترتيب الأفكار. بل أنهم وجدوها صعبة في تصميم تجربة تؤكد النظرية الشائعة.

وتساهم اضطرابات النوم في التفكير بمرور سلبية على سرعة وساعة من المجتمع وذلك بتراجع حدة الكفاءة، وارتكاب الحوادث والإصابة بآثار خطيرة من الأمراض.

فن الدفاع عن النفس ضد السمّة
الجميع على الأمل في مكافحة - الحلات - الإصابات - المتورطات الحفلات المناسبات الاجتماعية حتى محطات البينزين ملينة بالأطعمة كيف تحمي نفسك وتداوم من نفسك ضد السمّة.

أولاً: تناول الأطعمة
حتى تملأ وقت أطول لإشارات الشبع التي تصل من أبعاد مراكز المخ.

ثانياً: تناول الأطعمة
أطعم أن إشارات الشبع لتخد وقتاً أطول ما تنتقد لتصل إلى مخك وبالتالي سوف تحس بالشبع بعد ذلك.

ثالثاً: الأكل ببطء واهتماماً
من الملاحظ أن نعلم أطعمتنا أن ياكلها كل ما نضعه في أطباقهم (عائيتك فيه - الطبق ما يدعى كل ما يخص كل إلى فيه).

هذا وبالمقابل ما يبطئ من عملية ويحسب أن تتوقف عن أكل كل ما هو أمامك - تذكر أنه يمكنك حفظ ما تبقى في التلافة لوجبة أخرى. وفي الحلات أطعمة كثيرة تكون أكثر من تحتاج - لا تترك لجرد أكل - خذ الباقي معه المنزل.

رابعاً: أكل الأطعمة
قطعة صغيرة من التوتيرة أو البسبوسة حتى تتعوى على أكثر من 800 سعر حراري و50 جرام من الزعفران أكثر من نصف مرة ونصف أكثر من تحتاج في اليوم بأكملها تناول قطعة صغيرة وتقسّمها مع أصدقائك أو الأصدقاء أن تتناول حبة من المأكلة الخارجية.

خامساً: تناول الأطعمة
بسكويتية صغيرة واحدة مكسرات أو فواكه سكرية - طبق سلطة - طبق شوربة - خضروات طماطم أو فلفل أو حتى كوب كبير من الماء قد يقلل الإحساس بالجوع ويحفظ تكل أكل.

سادساً: تناول الأطعمة
• لماذا أريد أن أكل الآن؟
• لماذا جوعان؟ أم قلق أم غضبان أم محبط أم أشعر بالملل أو حتى فرحان وأريد أن أأكل.

• تعلم ألا تأكل حتى تكون جوعان جداً وليس جوعان وإن تشرب أولاً فقد تكون عطشاناً

• أما إذا كنت محبطاً - فلاً - غضبياً لا تفرق الأحاسيس السلبية في الحيات الحيات والطعام الجيد

• أن تترك وتضرب 30 دقيقة
• تحدث مع صديق من مشاعرك
• استمع إلى الموسيقى وما جيد أو أحببت أن ترفس قليلاً مع نفسك
• قم ببعض التمارين الرياضية
• قم ببعض الأكل اللذيذة - أصالح بعض الأجهزة اللذيذة - قم بترتيب أغراضك - أصالح الطبيب

• لا تأكل وأنت لست جوعان.

دراسة تربط بين الغذاء ومستوى الذكاء

وترى الدراسة أن الحل لهذه المشكلة هو تزويد المواد الغذائية بالفيتامينات مثل إضافة فيتامين "د" إلى الحليب والسوائل وتخصيص رويوت الفتي بالفيتامين "د". وقد أظهرت الدراسة أن نقص هذه

الفيتامينات في غذاء الأفراد في الدول النامية يسبب مشاكل صحية، حتى في الدول حيث يتناولون غذاءً غنياً بالفيتامينات. وبسبب ما جاء في الدراسة.

وقال الباحث إن نقص العديد من مستويات ذكاء الأطفال يجعلهم عرضاً لضعف تطوّرهم. ويصعب النقص في مادة اليود تراجم الذكاء بمعدل 13 نقطة، بحسب ما قاله رئيس مؤسسة كندية تعنى بالتنمية وتسهلها في تمويل مبحث مع صندوق الأمم المتحدة لرعاية الطفولة (اليونيسيف).

كذلك كشف البحث أن النساء العاملات اللواتي لا يتناولن حمض الفوليك يلدن أطفالاً مشوهين، كما أن للنقص في الفيتامين "أ" - يعرض بين 25 إلى 30% من الأطفال للموت نتيجة الأمراض ويضعف نمط الحياة.

وقد وجدت الدراسة التي شملت نحو 80 دولة نامية تمثل 80% من عدد سكان العالم، وإن النقص في مادة اليود أدى إلى إنخفاض القدرات الذهنية عند معظم الشعوب. ونسبة تراجمت في 10 إلى 15%، وتسبب ذلك أيضاً في ولادة 18 مليون طفل سنوياً يعانون من "أ" بشكل كاف.

أما نقص الحديد بين البالغين وهو واسع الانتشار، فيخفض القدرة على الإنتاج مما يعكس على الناتج الإجمالي المحلي للشعب، حيث تمثل النسبة إلى 2% في الدول الأكثر فقراً.

أما النقص في تناول حمض الفوليك الضروري لتكوين الأنسجة خاصة لدى المراهقين فيسبب ولادة 200 ألف طفل مشوه سنوياً في الدول الـ 80.

وأظهرت الدراسة أن 94% من شعوب الدول النامية يعانون من نقص في الحديد، فيما 15% يعانون من نقص اليود، كما أن 44% تقريباً لا يتناولون فيتامين "أ" بشكل كاف.

هذا وقد أعلن بعض خبراء الصحة أن النتائج التي خلصت إليها الدراسة تردّد صدق دراسات سابقة تطلق الضوء على الرابط بين الكفاة والتغذية.

وقالت رئيسة اليونيسيف أن الحلول البسيطة التي خلقت نتائج إيجابية في الدول النامية، مثل إضافة فيتامينات رئيسية ومعدن إلى الطعام (الدقيق) أو الألبان أو توزيع مواد غذائية تكفي على الأطفال أو النساء الحوامل، غير كافية للتغلب، ويتأخذ شكل واسع بحيث يجب تنفيذه على مستوى العالم.

وأضافت أنه بسبب الخطر الذي يهدد قرابة مليار شخص حول العالم "فإن كل حجم المشكلة يعمل من الواضح أنه يتعين عليهم الوصول إلى قطاعات كبيرة من السكان وحمايتهم من النتائج المبررة لنقص الفيتامينات والمعادن.

وقال تقرير مختص من الأمم المتحدة في مجال التغذية في الدول الفقيرة لا يزال متحفلاً جداً مقارنة بالنامي الإقتصادي العالمي، بسبب ما نقله وكالة رويترز.

الأمم المتحدة للإبداع وتطوير القدرات
أثبتت دراسة علمية حديثة، للطريقة العامة الشائعة التي تربط مباشرة بين أخذ قسط كاف من النوم ووفرة البشر على الإبداع وتطوير القدرات.

وقال د. كارل هانت، رئيس المركز القومي للبحوث اضطرابات النوم التابع للمعاهد القومية للصحة، "لقد تقدم البحث الإثنائي بصورة هامة في هذا الحقل، بالرغم من أن دراسة واحدة لا تحسم قضايا من هذا النوع."

وأشار إلى أن نتائج واثمة كانت الدراسة، استخلصت بالغة الأهمية على أداء الأفراد على الصعيدين الدراسي والعلمي.

وتقدم نتائج الدراسة التي قام بها علماء جامعة أوكسفورد نظريات الكيمياء الحيوية biochemical التي تشير إلى أن الخ يغير ترتيب الذاكرة قبل التفتين.

والنظرة أن تطوير القدرات والإبداع يحدث أثناء هذه المراحل وفق ما جاء بالبحث. وتمت عملية إعادة الترتيب هذه



لماذا غضب

عندما أهدرنا دماء شهدائنا في البحر مع العبارة السلام 98؟



بقلم/ عبد الحميد مرسى عنبر المحامى بالنقض والدستورية العليا - وعضو اتحاد المحامين العرب

كنت أتمنى أن يخيب ظنى عندما بدأت أقرأ نشر سطور خبر براءة المتهمين في حادثة العبارة السلام 98 التي غرقت في فبراير 2006 ، فقد كنت من ضمن البعض الذين تنبأوا بتلك الحقيقة ولقد كتبنا في ذات المساحة من مجلتنا العدد رقم - 1427 - مارس 2006 في مقالة بعنوان "رفع العلم المصرى على السفن بين الولاء الوطنى والمستحيل العقلى" وقلنا لابد لنا من وقفة مع العقل؟ تناولنا فيها بالتفصيل مشاكل ومعوقات رفع العلم المصرى، ثم تناولنا في العدد اللاحق إبريل 2006 كيف كانت الدولة تدير قطاع النقل البحرى من منطلق أهل الثقة وليس أهل الخبرة وأن محاسبة الناقل البحرى يعد أسلوب تقديم كبش فداء للمجتمع لإسكات آلام الضحايا وأن تهميش دور قطاع النقل البحرى والإهتمام الكامل بالموائل دون توازن مع الجناح الآخر وهو الأسطول التجارى البحرى سواء من خلال تحديثه أو الإهتمام بدفق الإستثمارات الأجنبية أو تأهيل العمالة البحرية وسماع صوتهم ومشاكلهم المتعلقة بالنسبة للأجور والعقود المجحفة والبطالة، لكن من يعمل في مجال النقل البحرى يدرك ذلك بمرارة ويرى أن الحكم جاء متفقا تماما وسوء القانون البحرى المعمول به وعدم تطوره مع المجتمع البحرى الحديث فما زال رغم صدوره عام 1990 شكلا ولكن مضمونه مازال مكبلا بإجراءات البحر العالمية الثانية.

الحكم ما هو إلا نتيجة منطقية منسقة مع إختلال التوازن بين حقوق الراكب والبائع وبين تصيد واستغلال مالك السفينة بسفوة وأسماله، بما كان يهدى الضيفد الإعلانى وتصريحات الحكومة أمام نصوص القانون الوزلية، كما يعلم متخصصين في عالم النقل البحرى أنها لن تمكن الحكومة من مسايير الرأي العالم، فما ظهر من فساد في القضية كانت الأرباح والمزاولات وأختلج النسر ترافى عليها أمام الواقع والفعلى مكتوم، كما أن التهم الموجهة إلى الناقل البحرى من خلال قانون العقوبات الذى لا يخلو لخطأ الناقل البحرى بل جاء في سياق عام بشأن حوادث الإصابات والقتل الخطأ والنتيجة الإجرامية الجسيمة ليس لها تطبيق على البحر أو الجو.

وإذا كنا لسنا بصدد الحديث عن الحكم أو التعليق على أحكام القضاء وإنما قد حان الوقت لمجلس الشعب أن يأخذ في دورته القادمة زمام المبادرة في تروسة المشاكل الجارية والنقل البحرى على لسواء وأن يتم وضع نموذج لعقد عمل منصة متوازنة وأن يتم تكليف الحكومة بدراسة وضع نموذج ينقل مع الإتفاقيات الدولية وتعليمات منظمة الـ ITC اتحاد عمال النقل الدولى، والتي تضع النماذج الدولية لعقد البحارة في كل دول العالم ولها مكاتب في الجوانب

العالية يصفصها البحارة حتى المصريين في الخارج ماعدا مصر، وذلك على غرار ما تم من إتفاق مع منظمة العمل الدولية بشأن المكتب الإقليمى للمنظمة في القاهرة بموجب قرار رئيس الجمهورية رقم 113 لسنة 1999 المنشورة في الجريدة الرسمية - بالعدد 35 في 2 سبتمبر 1999 .

الواقع مير ومبالغ فيجب أن نبدأ بتعديل القانون البحرى من شق التكليف وأن يتضمن شق الجواز (العقاب) فيجب إعادة صياغة القانون البحرى من جديد وهو القانون الذى لا يوجد له لائحة تنفيذية تضع النماذج وأصول العمل في مجال خدمات النقل البحرى بل قرارات وزارية يتم تعديلها في السنة مرات عديدة دون مبرر، ويجب والمشرع وضع القانون أن يتم التنفيذ على مراحل فلا يمكن أن يتم تطبيقه فوراً وسنن في عرض البحر ومشاربات يتم تطبيقها، وإتفاقات مع مواطنى أجنبية تمت يجب أن تبدأ ولكن لا تتجمل النتائج وأن نضع في المرحلة القادمة الإستثمارات الأجنبية حيز التنفيذ وهو ما سوف نشير إليه في العدد القادم بقتل الله.

إنتخاب المهندس/ أحمد العقاد رئيساً للجنة النقل واللوجستيات

والأستاذ/ أحمد العنتبلى نائبا له بالجمعية المصرية لشباب الأعمال



الأستاذ/ أحمد العنتبلى

مهندس/ أحمد العقاد

تمت إنتخابات اللجان التوعيه بالجمعية المصرية لشباب الأعمال وقد فاز المهندس أحمد العقاد برئاسة لجنة النقل واللوجستيات والاستاذ أحمد العنتبلى نائبا لسيادته.

وبما هو جدير بالذكر أنه في غضون أيام سنقوم اللجنة بتقديم خطتها للفترة المقبلة من حيث دراسة المشكلات التي تواجه القطاع الخاص وتحديد المشروعات الواجب تبنيها ووضع خطة عمل بما يتوافق مع أهداف الجمعية.

وأسرة تحرير مجلة إقترناشيونال نتقدم بخالص التهنية والتمنيات بالتقدم والنجاح.

التأمين البحري على السفن التجارية المخاطر والمكاسب

عميد بحري متقاعد عبد العزيز أبو قنديل

إن الغرض من التأمين على السفن هو تحقيق الربح للقائمين بالعمل فيه وأصحاب رؤوس الأموال، وفي المقابل تأمين ملاك السفن وتعويضهم عن فقد أو إصابة سفنهم أثناء تشغيلها عن كل أو بعض خسائرهم حسب الاتفاق مع المؤمن. والمبدأ العام في سوق التأمين هو قلة وقوع الحوادث مقابل الاستفادة بأقساط التأمين.



عن ملاك السفن مثقلة بإثبات أن الإصابات وقعت بسبب مخاطر محدودة منصوص عنها فقط ، وأما في لندن فلارت شريعة بولس التأمين التي تنص على ضرورة تحديد المخاطر التي يتم التأمين عنها. وبالرغم من أن بوليصة التأمين على أجسام السفن وماكيناتها تغطي المخاطر التي تواجه ملاك السفن، وسبعة خاصة بقدار أو إصابتها السفن، فإنها أيضاً تغطي مسؤولية هامة من المالك نتيجة إصطدام سفينته مع سفن أخرى، وفي هذا الموضوع تنص بوليس التأمين الإنجليزية على إستثناء مالك السفينة المؤمن عليها في هذه الأحوال من دفع المسؤولية، وذلك بهدف تشجيع ملاك السفن على حسن تسيير سفنهم وعدم الإتماد على وجود غطاء تأميني خاص عليهم.

كما يغطي التأمين البحري على السفن جزءاً من تكاليف عمليات الإنقاذ البحري SALVAGE وكذا العوارية العامة GENERAL AVERAGE .

للمخاطر المستثناة:

عادة ما تستثني المخاطر الحرب والإضراب والإرهاب ومثيلاتها من بوليس التأمين على السفن، ويتم التأمين عليها منفصلاً بواسطة مهيئين تجاريين أو التأمين التجاري MUTUAL INSURANCE . وهذا الإستثناء ليس فقط للفساد التي تسببها حالة الحرب ولكن أيضاً الحرب في زمن السلم من جزء الكمائن البحرية من إنتقال والأسلحة الأخرى، كما تستثني تشمل عمليات الأسر CAPTURE والحجز SEIZURE والاحتجاز ARREST والتقييد RESTRAINT والإيقاف DETENTION والإضراب STRIKE والأعمال التي يقوم بها إرهابيون أو جهات ذوي دوافع سياسية.

للمشاركة في التأمين على السفن:

من غير المعتاد التأمين على سفينة ذات بدن واحد أو مجموعة سفن بنسبة 100% من قيمتها عن مخاطرها بواسطة شركة تأمين واحدة . ولكن عادة ما تكون بوليصة التأمين على السفينة الواحدة من بين المؤمنين الخلفين، يتحمل كل منهم نسبة من إجمالي التأمين وهذا أئيد له أهمية كبرى، ويؤكد على أن أي حادثة خطيرة تقع من تورع مستشفياتها التأمينية على عدد من المؤمنين وأحياناً على عدد من أسواق التأمين في العالم، وفي هذه الحالة يتم الإنتقال مع المؤمن الرئيسي الذي يقوم بالسبق مع المؤمن الآخرين طبقاً لنسبة مشاركة كل منهم في مبلغ التأمين، وعادة ما يتم التناقد مع المؤمن الرئيسي بنسبة بين 15% إلى 30% والباقي على المؤمن الآخرين.

وعادة ما تشمل بوليصة التأمين على السفينة القيمة المتخلفة والتي سيقاسها المؤمن صه، وفي حال فقد أو إصابتها سفينة تحت شروط التأمين ويمكن زيادة هذه القيمة أو تقليلها بزيادة أو تقليل أسطول التأمين، كما يمكن الإتفاق على تحديد قيمة التأمين من وقت لآخر وفي عدد السفينة أو تغييرات سوق ذبور النقل كما يمكن زيادة قيمة التأمين لتغطية أي قروض تضمنها البائرون بضمائم السفينة.

كما جرت العادة أن يتم تقسيم التأمين عن طريق مساهمة تمثل ملاك السفن في التفاوض مع شركات التأمين الرئيسية وفي البحث عن آخرين يشتركون في التأمين مع المؤمن الرئيسي.

الأسواق الرئيسية للتأمين على السفن:

تشير لندن أكر مركز التأمين البحري على السفن وإيديا 25% تقريباً من السوق العالمية للتأمين، وهناك أسواق أخرى في اليابان وإفريقيا والولايات المتحدة الأمريكية والترويج وألمانيا وتحت مظلة لويذ LLOYD'S الرقبة الأولى في سوق التأمين البحري في لندن بتخصيص 76% ومنظمة لويذ ليست منظمة تأمينية ولكنها سوق يتم من خلالها التأمين حيث يتجمع المستثمرون والمؤمنون UNDER WRITERS لتقرير قبول المخاطر وتقرير الشروط وتحديد نسب التلميحات وبهذه المليونين هم مستثمرون من الأفراد والأشياء والمؤسسات الإستثمارية الكبرى. كما توجد سوق أخرى في المؤسسة الدولية للمؤمنين - IUA - INTERNATIONAL UNDERWRITING ASSTN . وقد تشترك هذه المؤسسة مع الأسواق الأخرى في عمليات التأمين البحري على السفن.

كما توجد مؤسسات تأمين تجارية وهي مملوكة لبعض ملاك السفن وتتأهم بنصيب في التأمين على سفن اللؤلؤ الآخرين . هذا بالإضافة إلى نوادي الحماية والتعويض P+1 CLUBS وتضم ملاك للسفن أيضاً وتتقدم بتقديم الحماية لبعض ملاك السفن الأعضاء فيها عن الضمان التي يواجهها هؤلاء، والذين يقدم التعويضات لهم، مثل بحال بها أصحاب الشحلات عن تلف أو فقد بضائمتهم وكذا مطالب الجارة أو الركاب عن إصابتهم أو وفاتهم.

والتأمين البحري على السفن (الجسام وماكينات) قد يكن محل الغام للمبتدئين وحيثي الفيرة. إلا أن المؤمن UNDERWRITERS مع شركات التأمين يحاولون جعلهم الإطلاع على علاقات طيبة مع ملاك السفن باعتبارهم عملاء لهم، والتأمين البحري ليس جزءاً من صناعة النقل البحري ولكن المؤمن يسعون للإستفادة لأكبر فائدة لتقديم الخدمة الخامسة للصناعة.

عادة ما يقدم ملاك السفن العاملة في البحار بشرط تأمين ضد فقدان أو إصابة سفنهم من شركات التأمين في أنحاء العالم، وهم بعد ذلك قد يحصلون على تأمين عن مسؤولياتهم إذا قامت سفنهم بإحداث إصابة أو تلف لسفينة أخرى أو لبضائع القليلة عليها كطرف ثالث وذلك من مؤسسات التأمين التجارية MUTUAL INSURANCE ASSOCIATIONS أو نوادي الحماية والتعويض P+1 CLUBS PROTECTION AND INDEMNITY CLUBS .

المخاطر التي يغطيها التأمين البحري:

إن لهدف الأساسي للمؤمن التجاريين على أجسام وماكينات السفن هو تحقيق المكاسب ببيع غطاء لملاك السفن ضد المخاطر التي تولدهم ممتلكاتهم من السفن - أجسام وماكينات HULL & MACHINERY - وتعتبر المخاطر الرئيسية التي تواجه السفن هي الطبق الردي والاشحيط والجنوح والبركان وإصابات الماكينات، وتقليدياً، لم يكن هذا التأمين يعني فقدان أو إصابة السفن المخاطر عليها ضد جميع المخاطر التي تقابلها، ولكن يتم الترخي في بوليس التأمين على المخاطر المثنية والمحددة التي يتم أولاً يتم تغطيتها في كل حالة، والعادة التي تفسد بها تلك المخاطر - والحدودية في نماذج بوليس التأمين الإنجليزية والأمريكية - تمكس قدم هذه النماذج في تحتاج إلى تحديد وتوضيح.

فمثلاً مخاطر لنيران FIRES والانفجارات EXPLOSIONS فيها وضوح كامل. ولكن هذه حاجة إلى تفسير المخاطر الأخرى مثل أضرار البحار PERILS OF THE SEAS STRANDING والتي تشمل الطقس الرديء HEAVY WEATHER والجنوح COLLISION والسفن الأخرى أو بأعراض في البحر، ولكنها لا تشمل الحركة والإصطدام COLLISION والسفن الأخرى أو بأعراض في البحر، ولكنها لا تشمل الحركة العادية للسفن في الطقس العادي والأمواج العادية، والمخاطر الثلاثة هي المخاطر التي يتحملها المؤمن.

وفي حال مجموعة ثانية من المخاطر تم إضافتها مؤخرًا وتختلف من المجموعة الأولى في أن المؤمن لا يتحملون تبعاتها إذا كان فقدان السفينة أو أضرارها قد حدث دون قيام المؤمن عليه أو المؤمن بتشغيل سفنهم بإتسلا كل ما هو ضروري لمرحى حديثها، وهذه المجموعة الثانية BOILERS أو يسمى "الإهمال"، وهذا يشمل إلهيارات التورينات BOILERS أو كسر حامد الرصاص أي عيب مستتر أو خلل في الماكينات أو في جسم السفينة، أو الإهمال من قبل الريان الطاقم أو المرشد، أو لإطالة العاملين على السفينة لحصول مالك السفينة بالتصرف "المخاطر" المقصود.

والتأمين الحديث في بوليس التأمين أوسع أن المؤمن لا يدفعون ثمن التخليص أو الإصلاح إلا إذا تم الاتفاق والتسديد وحى ذلك، وقد راعت سوق التأمين خارج لندن هذا الأمر في شروط عقود التأمين. أما في البرويج ولنديا فقد شملت بوليس التأمين كل المخاطر، بما في ذلك شروط عقود التأمين.



(6)

Example for Efficient Maneuvering Module For The Modern Generations of Mega Vessels Hub Ports

By: Eng. / Mohamed Ramzy Awad
"Coastal & Port Engineer"

Efficient maneuvering module for the modern generations of mega vessels, which call the main hop ports, is considered vital for its efficiency and so building reputation. A virtual example is presented in the following points

Vessel Approach: The approach course found to be the most efficient is slightly different from case to another. Following the track as closely as possible is important because arriving at the entrance in the correct position is essential for the execution of the entry maneuver. Further more, the speed is to be kept below 6 knots when the bow passes the beginning of the sheltered area

Vessel Entry: Generally, the current causes a shift for the vessel from its path. The direction of that shift and vessel speed is the resultant of the main vessel speed and the one due to the current. According to the previous rules, a virtual example for the effects of the different types of currents in the port entrance area are as follows

The wind driven current is coming from SW. Its effect is a small shift in the vessel path towards the eastern port boundary. The wave set up current due to wave height variation, direction from east to west. Its effect is a small shift in the vessel path towards the basin direction. The velocity of this current is not expected to be high according to the rapid decreasing of the wave heights due to the diffraction effect. The tidal current has a small velocity and there is no expected severe effect on navigation (vessel path) due to that current. The wave driven current (longshore) will not affect the navigation or cause any troubles as it is concentrating in the breaker zone, which is far from the port entrance area

The wind effect generally causes a force in the centre of the vessel beside a turning moment with the direction of the wind movement. The effect due to wind in the port area is expected to be as follows: The wind during the monsoons is quite strong and coming from SW. According to the wind effect, the vessel will face a turning moment especially close to the sea wall shelter as her bow is out of the wind effect and her stern still outside the shelter. This moment normally counteracted with turning the vessel rudder to inverse direction. The tendency of the vessel will be that the stern will turn towards the open part of the access and the inverse turning is expected for the bow (turning towards the port berths). In the entry stage, vessel engines are full astern for reducing its speed and so stopping at last. This procedure will produce additional forces on both the bow and stern of the vessel. These forces will cause a slight turning moment in the same direction as the one due to the wind effect, but in less strength. A little shift was carried out to the access channel location and orientation towards the open water eastern side. The main purpose of that modification is to minimize the danger from the vessel turning effect towards the berths. The designed length and width for the access channel are enough to ensure safe approach and entry for the 5th generation container vessels.

Vessel stopping: The main procedures for the vessels stopping after passing the port entry are as follows: The maximum vessel speed upon entering the port = 5 Knots (2.5 m/sec.). The range varies between 3 - 5 Knots under full astern control. The average stopping time for the big vessels varies between (10 minute - 15 minute). This also very close to the time for tugs to make fast. According to the previous figures, the maximum required stopping distance for the 5th generation container vessels vary

between (2000 m to 2500 m). Actual stopping distance after making fast = $(1.5 - 2.0 \text{ LOA, Vessel Length Over All})$, counted from the beginning of the sea wall shelter inside the port towards the turning area. Satisfying these requirements, the sheltered area inside the port has been adjusted by more shifting the turning area inside. This distance will allow the vessels to stop completely very close to the edge of the turning circle

Berthing: The berthing operation will be carried with the help of tugs, as will be discussed in details in the tug assistance part. Lining up for the turning basin, entering into the inner basin and getting alongside, takes approximately from 50 min. to 1 hour. Another 15 min. might be required to have the vessel secured. The actual required time for the previous operation will depend on the location of the berth within the port area. For the berthing/deberthing operation, the existence of the bow thruster in the vessel will help to complete these operations easily. Normally, minimum number of three tugs is used to control the vessel till achieving the berth safely. The control system is explained in figure (1) for directing and pushing the vessel till achieving the berth.

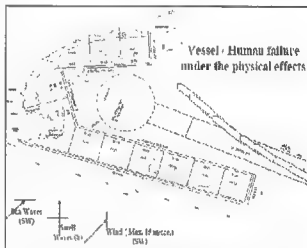


Figure 1. The expected maneuvering effects in the port entrance area based on different effects from waves and wind

The Tug Assistance: As the rudder is not effective with the low speed of the vessel, the tug assistance takes its function of the vessel direction. The tug assistance availability is completely dependent on the wave height. It starts to be effective starting with a wave height of 1.50m or less. Within the port shelter, maximum allowed wave height to have 100% efficient tug assistance is 0.90m according to PIANC recommendations. According to the previous conditions, the tug assistance will be possible and effective very close to the port entrance, within the shelter of the sea wall. Tugs cannot change the magnitude and direction of the low force instantly and the force they can provide will not always correspond to their rated bollard pull. Their available tow force will change as speed through the water



اقتصاد المعرفة ٩٩٩

بقلم محاسب سعيد رجب شرف الخبير المالي والاقتصادي

يمكن تعريف إقتصاد المعرفة على أنه الإقتصاد الذي يقوم على توليد القيمة الناجمة عن التجدد والابتكار والإبداع التي تأسست على المعرفة المكتسبة عن طريق التعليم والتدريب والممارسة والمعرفة وتحقيق ذلك يعتمد على مجموعة من الهياكل والمقومات الضرورية التي من أهمها التعليم والتدريب والبحث والتطوير المعتمد على تواجد نظام إبداع وطني كفاء.



المعرفة والمثال على ذلك الحال في تطوير هندسة البرمجيات وبذلك تؤدي تكنولوجيا المعلومات المتصلة في هندسة البرمجيات دوراً أساسياً في إقتصاد المعرفة بحيث يصبح التمييز بين إقتصاد المعرفة والإقتصاد الرقمي القائم على تلاحم تكنولوجيا المعلومات - أجهزة الكمبيوتر والبرمجيات وقواعد البيانات والاتصالات .

كما بدأنا نكتسب كفاءة في الاقتصاد التكنولوجي بعد أن نه من الواجب علينا إلانة نظرة على مفهوم الاقتصاد الرقمي فنقول انه في حالة التكنولوجيا التي تحول كل شئ الى رقم فالتأشيرة (أصفر (أحمر (أخضر (أزرق) وما دنا ذلك يعني اللغة العالمية لكل الأجهزة وكل الناس في كل مكان تقريباً وبذلك أصبح العالم الرقمي متحد من خلال استخدامه له وأحدثه كما بدأ يشترك الناس في بواباتهم معهم عبر الفارار يتبادلهم الأفكار والآراء والمعلم كما في بناء المؤسسات والبرامج والشركاء وبالتالي سمح للتكنولوجيا العربية في خلق الأفكار الجديدة وإعادة تصنيع أكثر - أكثر - كما ساهو في تنمية كل التقدم السريع العالمي الذي يمر بعالمنا الحضري وما أحدثه من تأثيرات على تقدم الحضارة التكنولوجي كما لن أكون هنا لخصائص الأجهزة والبرامج والمنتجات القائمة ارتباطاً معهم وتوظيف كفاءات جديدة واحدة وفي الأوامر الخاصة نشر المصنعية التي تسار انتشارها كالماء إلى موزكي في الاقتصاد العالمي أحدثت هذه العملية آثاراً ضخمة وباضاعاً على الاقتصادات والمخاطبات والمشتات للتفاضل العلمي في الحياة الحديثة والأصوات والطويات والمعارف وفي العمل والتنافس الشخصي فقمنا أسس العمل يمكن الدول والمؤسسات أن تحول بيوتهم ومكتباتهم وأدواتهم إلى الكبر للكميات في تشجيع مؤسسات البحث والتطوير الخاصة والعامة والقادرة على استخدام المعرفة وقد عرفت التكنولوجيا بوجهها مدمر للتكنولوجيا السريعة البرهجت بشكل خاص طريقة التفكير والعمل التي تستخدم هذه التكنولوجيا لتحسين الظروف الاقتصادية.

ويوضح فيما يلي مدى تأثير كل من إقتصاد، المعلومات وإقتصاد المعرفة على العمالة و الإنتاجية انبثاها على كثير من الأمم:

معلومات (اقتصاد المعلومات) أن اقتصاد المعلومات هو الذي يوضح قيمة الوحدات

والإقتصادية ومدى قدرتها على الإنتاجية التنافسية وبصفة رئيسية مدى قدرتها على خلق المعاملات المبررة الممنوعة على المعلومات بكفاءة ومعالجة وإصدارها. إن الاقتصاديات القائمة على المعلومات تتغير في السلعة والعملية في أن واحد بحيث إن يتم إنتاجها دائما على تبادل المعلومات عن إنجاز الوظائف والأعمال وإقامة متطلبات الحياة المعاصرة - فإن اقتصاد المعلومات يمكن مختلفا في أنه يجمع معلومات متوافقة أكثر في الوقت المناسب وبالبنية يمكن الإنتاج في اقتصاد المعلومات يمكن أن يحسن ويوجد كثيرا من الطرق الجديدة التي لم تكن معروفة من قبل.

مدى تأثير اقتصاد المعلومات بنظرية العولمة : يعتمد الاقتصاد المعلومات اقتصاداً

وبالجملة وبكلمات دقيقة تاريخية جديدة نجد أن النظام الأولي بالقرن على النمط كرمه أو طاع الناس في عهداته - وتعد مؤسسات ونظمات الحياة على قاعدة من الحالة المدنية والمجترقة في إطار عمل هذه المهورات الأثرية - كما يلقى على هذا المجتمع على يد المولى بنى على الدليل على كنهها وتطويع استغلاله ضمن أسسها وتبنيها وتبنيها وتبنيها على الإقتصاد إلى الإقتصاد إلى الحقيقة بخلق هذا كل حراك العالم في هذا الإقتصاد - ويضعف أو يشوهه بسبب الخوف أو الرغبة أو الإقتصاد - والمؤلف - وفي هذا الصدد - كما نلاحظه أن الشركات المبرمجة المتعددة الجوانب تحتفظ بخصائصها في نطاق القوانين - كما أن تفكير الناس لا يزال مأزوما وحيداً ومغلقاً في كثير من الجوانب بسبب القوانين - والتشريعات الصارمة والمالية في كثير من النواحي التي أدت إلى الرغف من آثارها - ولا سيما أنها لا تتحقق بالفعل ومازال يوجد كثير من الشركات - شعراء - في الإقتصاد في كثير من التشريعات والسياسات الحكومية المثيرة للجدل والجدل - أما الإقتصاد الدولي والقانون في كثير من النواحي ما لا نجد من النواحي والمجال - وليس أخيراً نجد أن أرواحنا نحن الذين دفعت في شرح معنى الإقتصاد والمعرفة والإقتصاد - لم نتمكن من إظهار الحقيقة بالعلم الشرع والمفيد.

ينظر إلى اقتصاد المعرفة من عدة جهات هي:

- 1- أهمية التطور التكنولوجي وعلى وجه الخصوص تطور التكنولوجيا التي تفعل اقتصاد المعرفة الحديث مع تكنولوجيا المعلومات والاتصالات التي تركز على تطوير خدمة الريميات.
- 2- البنية التحتية الاقتصادية حيث أصبحت كل المجالات الزراعية والصناعية والتجارية والإدارية تعتمد بقوة على المعرفة المرتبطة بالمعلومات والريميات التي تعمل على تشييد هذه المجالات.
- 3- انتشار الأجهزة الإلكترونية التي يوضع ان وصل المعرفة بتكنولوجيا الريميات.

فقد خسرت دولة الكويت مكانتها كدولة نفط وفقدت اقتصادها ومشتاها ودوى التي تعتمد رأس المال البشرى الخاص من طريق إتاحة التعليم والريميات، السعرة للجميع بجهود مالية ويعتمد على رأس المال البشرى على تطوير وتنتاج اقتصاد المعرفة بكافة التكنولوجيات.

والتدخل في الثلاث فئات الخاصة التي نجد أن اقتصادها قد أصبح وسيلة اعتمادا
وتفكير الدعوة الحضرية والجمعية الرعوية بين المدن والمقنعة والريف التامة خصوصا عندما
تتصل المعرفة إلى معرفة أساسية تساعد على النمو والتنمية ويحل محل العناصر التقليدية
المنتمية في ذلك المدة وأساس المال والاداء الاقتصادية.

ولم الجدير بالذكر أن المدة الثلاث التامة سر كان الاقتصاد في الإنتاج والعلقة والمعل
وراس المال وذلك بين الفصل الثالث من القرن العشرين إلى أن هذا منذ أن الذي تجد أن
الاجتماع بين يوضح نحن الاقتصاد في المعلومات والاعتماد في الإنتاج على رأس
المال والعلقة باعتبارها الاستراتيجيات لتوليد الإنتاج الثروة تماما مثل ما حل رأس
المال والعلقة في السابق باعتبارها الاستراتيجيات الاساسية لتوليد الثروة - وذلك على
أنه منذ أوسد القرن العشرين أدى التطوير التكنولوجي إلى التحول من المدة المجهدة
إلى العمل القاع إلى معرفة توليد الثروة - فالتكنولوجيا والمعرفة هما العاملان الرئيسيان
في الإنتاج في وقتنا الحاضر.

والهدف الرئيس الاقتصادي إلى الرخاء النسبية العديدة التي يمكن أن تمتنع بها أي دولة أو منطقة عن أية دولة يمكن أن توفرها على الإنكار والتعاون مع الجماعة العالمية من العزلة الاقتصادية وسوق والتكثيف، إضافة إلى أهمية العلاقة المتغيرة في التعامل مع قضايا تنافسية مختلفة ومهمة الإنكار والإبداع، تتطلب تماسكاً ومكثفاً جدياً كل من الإحتياجات بين مختلف الأطراف في الدولة من خلال سياسات وإمكانيات ومقدرات أو معامل أو مستهلكين ودوا كنز الإبداع والإبداع في قطاعات كثيرة بين الكليات وأطراف التي تتولد تلك ما ينبغي تسديم بغير الإبداع أو العولمة. من الضروري التمييز بين ما يعرف باقتصاد الخدمات والهدف الرئيس الذي من اقتصاد الخدمات بغير طبيعة الإقراوات الاقتصادية المبنية على المنظمات التي تكون أم كاملة أو مؤقتة أو إحتياجية أو غير ذلك

أما اقتصاد المعرفة فيربط بالإنكار والتجديد والإبداع والتطوير حيث يسمح إنداش القرار

والفكره الخديديه هي فتره اذراك وقدره على التحليل - وهذا ما يميزها عن الطموحات هي
تتضمن الطموحات التي ليست اذ اعطيتا صياغة ومنظمة. وهكذا يصعب على الفرد في المرحلة
الاولى الطموحات ان يفرغها عن طريق التحليل والتفكير. والاعمال الفكرية المخصصة
للاول الطموحات فيمكن الحصول عليها عن طريق العمل والطموحات الفكرية في المصاحب الاولي
والوجهة الاقتصادية في العمل يمكن ان الكشف عنها صاحبها - في الوجهة الاقتصادية
في المرحلة تمكن في إنتاجها هي أنشطة التعليم والتدريب والتعلم للبقية هي
العمل والخبرة هو شاسع للغاية يجب نفاها آخر ولا تكون معدة الا عندما يتيح نتيجة
البحث والتطوير الذي هو شاسع يوفى الي زيادة التعليم الفردي - في العمل التكميل
الاقتصادي الاولي ا يمكن ان تجرى الا بطريقة متعمدة ومنه كجزء من التعليم ضمن العمل
التعليمية - ومن غير ان يكون ان تجرى في العمل والتعليم عندما يتطرق الى المجتمع
ويوجد - ويوجد - في العمل المستهلكين الذين يعبرون عن آرائهم وحياتهم عندما أصبحت
الموجة لخدمة العمل الاقتصادية ولم تعد راحة عليهم الحصول على العمل. في المرحلة



molloy

E G Y P T

**YOUR LOCAL AGENT
IN ALL EGYPTIAN PORTS**

Alexandria - Dikena - Damietta - Port Said

Head Office:

37 Sultan Hussein St.

21519 Alexandria, Egypt

P.O. Box: 629

TEL: 4203 4832000 (6 Lines)

Fax: 4203 4832000

www.molloyegypt.com

أخبار القنال



المهندس مشهور في ذمة الله

بعد عمل اسادا محاصرا بانكته الحرس وكبة اركان حرب من عام 1947 وحتى 1952 . ثم شغل مدير ادارة التحركات في هيئة قناة السويس تاميمها عام 1956 .
وفي عام 1965 اصدر الرئيس الراحل جمال عبد الناصر قرارا بتعيينه رئيساً لمجلس ادارة هيئة قناة السويس .
انتخب عضواً بمجلس الشعب عن محافظة الاسماعيلية في عام 1967 ، و عين عضواً بالمجلس القومي للإنتاج ورئيساً للجمعية العربية للتصنيع والبتترول .
صعد قرار تعيينه بدرجة نائب رئيس الوزراء عام 1980 . وقد حصل القليل على وسام الجمهورية ووسام الخدمة العسكرية من الدرجة الأولى . ووسام فلسطين ، ووسام الاستحقاق من الدرجة الأولى . وشاح النيل عام 1980 . كما حصل على العديد من الأوسمة من عدد من الدول العربية والأجنبية - منها :
وسام مهنه بولندا - وسام الشجيرة من أمير الفرنسي - وسام مود - حراند أرفيسمه - جمهورية كوهو .

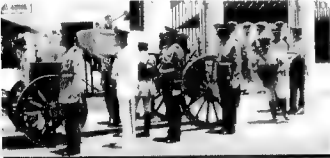


بعد مسيرة من حافلة الكفاح ولقاءه بوهي إلى رحمة الله المهندس مشهور أحد مشهور الرئيس الأسبق لهبة قناة السويس ونائب رئيس الوزراء عن عمر يناهز التسعين عاماً . شيع جسده العفيع في حارة عسكرية من مسجد بل رشدين بالقاهرة وكان على رأس الشيعين الدكتور حمد طهيف رهن مجلس الوزراء . مندوباً عن السيد رئيس الجمهورية . والإمام الأكبر شيخ لأخبر الدكتور محمد سيد طنطاوي . والسادة أعضاء مجلس الوزراء . وروساء الوزراء . والوزراء السابقين . كما حضر العيادة المهندس محمد عزت عادي الرئيس السابق لهبة قناة السويس .
ولد وتقدم الفريق أحمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس المشيعين ويرفقت السادة أعضاء مجلس إدارة الهيئة الحاليين والسابقين وروساء شركات الهيئة وجميع من عامين بقناة السويس .
وقد تم نصبة شيخ الأرض صلاة العياده التي شيعت بعد صلاة ظهر يوم الاثنين 2008/7/7 ذكر قبل بدايتها في كلمة قصيرة مناقب فليق مصر الراحل وإنجازاته وخدماته التي قدمها للوطن .

وعى الفريق أحمد فاضل القليل وأصله إياه بده أحد التحال الترسيم لقناة السويس . صمم الكثير ليله وحافظ على هذا الحريق العظيم وعلى كرامته من اطلال الطرود عقب عودان 1967 وكان للسوق الأول عن إعادة الملاحة لقناة السويس في 5 ديسر 1975
وعقب إنتهاء مراسم العياده نقل جثمان القليل إلى بلده في قرب السمينيس بمعاملته الشرفه حيث دفن هناك .

المهندس مشهور في سطور

الليل مشهور أحمد مشهور ولد بمساعلة الشرمه في بريل عام 1918 . حصل على درجة كالوريوس الهندسة لجامعة القاهرة عام 1941 . وند حثت العملية في العمل بورارة النقل عام 1942 - حصل على دراسات فسدسية في سلاح المهندسين ايرضاني عام 1944 وقترح في كلية اركان حرب . وحصل على دراسات فسدسية في سلاح المهندسين بالولايات المتحدة ايرمكية



سفينة الحاويات الدانمركية العملاقة EMMA MAERSK تعبر قناة السويس باتجاه الشمال قادمة من الصين ومتجهه إلى أسبانيا ، وتبلغ حمولتها الساكنة 171357 .

كما استقبل السيد الفريق رئيس الهيئة السيد محمد كاتلم المزيدي رئيس مجلس الإدارة وأعضاء المكتب لشركة KGL الدولية اللواني ويرفقت السيدة أحمد محمد صادق مستشار رئيس مجلس الإدارة .
دار اللقاء حول أهمية قناة السويس لحركة التجارة العالمية ومشروع التطوير المستقبلي ودراسة التعاون بين الشركة الكينية وهيئة قناة السويس في مجال النقل البحري .

A R K A S E G Y P T

ARKAS

EGYPT

SHIPPING AGENCY

arkas-egypt@arkas-egypt.com

© / PRINT Adh. (03) 583613



Phones : (00 203) 4875756
4849440
4849450
Fax : (00 203) 4868680

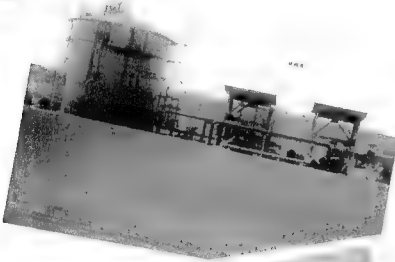
3, Fernand Addah St., El-Messalah, Ramleh Station, Alexandria, Egypt



DP WORLD
Sokhna

روح الأمنيات

قامت الشركة المصرية للصناعات الأساسية EBIC بإقامة مشروع لإنتاج الأمونيا في المنطقة رقم (1) بالمنطقة الاقتصادية الخاصة بجنوب غرب خليج السويس بطاقة إنتاجية تقرب من 1850 طن من الأمونيا السائلة يوميا ، وذلك من مكون الإنتاج الأساسي وهو الغاز الطبيعي ، ويتكلف استثمارية تقدر بنحو 423 مليون دولار أمريكي





DP WORLD Sokhna

بميناء السخنة

وسوف تتم عملية النقل بواسطة الأنابيب من موقع الإنتاج (المصنع بالمنطقة الاقتصادية الخاصة) الى الرصيف الخاص لذلك في داخل ميناء السخنة. وكذا الشحن المباشر الى السفن من الرصيف المخصص لذلك. وسوف تقوم الشركة المصرية للصناعات الأساسية EBIC بتصدير حوالي 650.000 طن كمرحلة أولى للمشروع من ميناء السخنة تصل خلال المرحلة الثانية الى 1000000 طن من الامونيا السائلة. يقع مصنع إنتاج الامونيا على بعد 7 كيلو متر من رصيف الشحن الخاص بالميناء. يوجد تانكات خاصة بالمصنع لتخزين المنتج المنتظر شحنه من الميناء.

أميرال مانجمنت كوربوريشن

AMIRAL MANAGEMENT CORPORATION



تحتفل على شهادة

شكر وتقدير

من رئيس وأعضاء مجلس إدارة شعبة
خدمات النقل الدولي EIFFA

ووكيل أول وزارة المالية رئيس مصلحة
الجمارك المصرية

للمساهمة الفعالة والتي كان لها أطيب الأثر
في نجاح الدورة التدريبية لأنظمة الإدراج
الإلكتروني لقوائم الشحن عبر الخدمات
الجمركية على شبكة الإنترنت من خلال
موقع الجمارك المصرية

بنظامي EDI & XML التي عقدت
بمقر شعبة خدمات النقل الدولي
وذلك للسادة الوكلاء

الملاحيين

شعبة الجمارك المصرية
Egyptian Customs Administration



شهادة شكر وتقدير

وتقدم هذه رئيس وأعضاء مجلس إدارة شعبة النقل الدولي EIFFA وبمقر شعبة وتقدير الى
شركة (Amiral)

للمساهمة الفعالة والتي كان لها أطيب الأثر في نجاح الدورة التدريبية لأنظمة الإدراج الإلكتروني

للقوائم الشحن عبر الخدمات الجمركية على شبكة الإنترنت من خلال موقع الجمارك المصرية بنظامي

EDI & XML التي عقدت بمقر شعبة خدمات النقل الدولي EIFFA

بالاستغناء في الفترة من 2008/7/27 إلى 2008/7/29.

وكيل أول الوزارة

رئيس مصلحة الجمارك المصرية

أحمد فرج معزوي

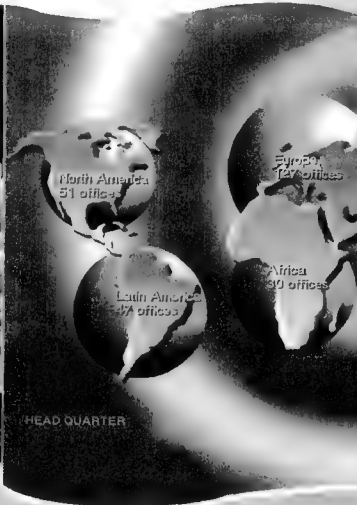
رئيس مجلس الإدارة

أحمد فرج معزوي





PANALPINA
on 6 continents



Services Offered in

Arrange of Air-and Oceanfreight-shipments from almost anywhere in the world under complete supervision.
Coordination and handling of Crosstrade-shipments for customers in Egypt

Worldwide coordination, arranging and transportation of project and entire Plants up to jobsite. Controlling and monitoring of cargo from Egypt and also from suppliers located overseas.

Panalpina does operate its own worldwide communication-network.

17, PORT SAID STREET-ELSHATBI-ALEXANDRIA-EGYPT.

e-mail: mail@afifiworld.com

web site: www.afifiworld.com

TEL: +2(03)5905730

+2(03)5928123

FAX: +2(03)5923797

+2(03)5901521



شركة العامرية للمخازن الجمركية

Amria Bonded Warehouses Co.

Mariot - Alexandria - Egypt

كينج مريوط - الاسكندرية

شركة العامرية للمخازن الجمركية

AMRIA BONDED WAREHOUSES Co.

بـة خاصة موانئ الجمهورية العامة.

تم الترخيص لها لتكون مستودع ايداع جم
تمتلك الشركة أحدث معدات التداول المتطو
مستخدمة ومماكسة التخليص الجمركي المتطور

تتميز الشركة بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية والدفاع
المجنى لضمان سلامة مصلح عملائه .
إدارة واعية ومهنية ذات خبرة كبيرة في هذا المجال ..

نشاط الشركة :-

- تخزين جميع أنواع الحاويات الفارغة والمملوءة بجميع أنواع البضائع الواردة والتراخيص للعملاء.
- توفير ساحات مكشوفة ومخازن مغلقة بأسعار تنافسية وبمساحات كبيرة .
- مجهزة بساحات خاصة لتخزين الحاويات الثلجة والمبردة.
- تخزين السيارات بجميع أنواعها والأثاث والمعدات والسحب لاتي
- إمكانية السحب الجزئي للرؤسائل حسب الحاجة بدون حد أقصى .

- تفريغ مشمول الحاويات لحظة وصولها بالمخازن أو الساحات وإعادة الفارغ فور التفريغ مما يوفر للعميل غرامات التأخير .
- إستقبال وتعبئة الحاويات بالبضائع الصادرة .
- تقديم الخدمات المطلوبة بتسهيلات شديدة تتميز بالسهولة والسرعة والحرونه .
- بها مجمع جمركى متكامل لنمو الاجراءات الجمركية فى اسرع وقت وبطريقة مميكنة متصلة بالحاسب الآلى لمصلحة الجمارك.

موقعنا :-

- الموقع على تلاقى الطرق (القاهرة - الإسكندرية - برج العرب)
- القرب من المناطق الصناعية وخاصة برج العرب ومدينة السادات



Head Office: Borg Elarab Road From Alex /Cairo
Desert Road - King Mariot
Tel: (03)4485670 - 4485671 - 4485672

الادارة : أول طريق مدينة برج العرب المتفرع من طريق
إسكندرية
القاهرة الصحراوي كينج مريوط - الإسكندرية
ت: ٤٤٨٥٦٧٠ - ٤٤٨٥٦٧١ - ٤٤٨٥٦٧٢ (٠٣)
فاكس : ٤٤٨٥٦٧٥ (٠٣)
موبيل : ٣٩٤٢٢١٦ (٠١٢)

كسر دورة الجوع

مقابلة مع جوزيت شيران

هناك وسائل متوفرة لتقليص عدد الجياع في العالم إلى النصف؛ أما الأمر الذي ما زالت هناك حاجة إليه فهو إرادة سياسية أقوى في الدول المستفيدة والمانحة، حسب ما تقول جوزيت شيران، المديرة التنفيذية لبرنامج الغذاء العالمي التابع للأمم المتحدة.



هناك في مدرسة قاصبي نوما د بالتيجر تتلقى من برنامج الغذاء العالمي الغذاء الموزون لها كي تتعلم. باذن من جوديث شواير/ برنامج الغذاء العالمي

ولكن حتى مع ما يتوفر لديها من ميزانية سبوية تبلغ قرابة 3 بلايين (أو مليارات) دولار وأنف السفن والمطارات والعربات التي تنقل الغذاء كل يوم، لا تصل إلا إلى حوالي 10 بالمائة فقط من الجياع في العالم، ولذا فإننا ما زلنا نفقد 25 ألف شخص كل يوم يموتون نتيجة أسباب متصلة بالجوع - وهو المشكلة التي تحتل المرتبة الأولى في العالم من حيث تهديدها للصحة العامة، إذ يقتل الجوع من الناس أكثر مما تقتل أمراض السل والملاريا والإيدز مجتمعة. ويتعين علينا ببساطة أن نمرز كل ما نلعه لكي نسقي منحنى الجوع.

سؤال: ما هي في نظرك أكبر التحديات التي تواجه برنامج الغذاء العالمي؟

شيران: هناك عدة أشياء أخذت في الصعود. فليبدأنا بما تطلق عليه "التهديد الثلاثي" المؤلف من مرض الإيدز والغفر والقرعوات الحكومية الضعيفة - خاصة في منطقة إفريقيا الجنوبية - الذي يجعل التآكل على الجوع أمرا في غاية الصعوبة، وتواجه أيضا أمرا أخذ في التطور هو ما يمكن أن يكون "العاصفة مستعجلة جميع الشروط" مثل تغير المناخ، وتكاليف العمالة المزفيدة، والمخاطر التي تفرضها لوقود الحيوي على نظام الغذاء العالمي، وشهدنا في برنامج الغذاء العالمي خلال السنوات الخمس الماضية ارتفاع تكاليف شراء السلع الأساسية بنسبة 50 بالمائة. وينتج ذلك عن

مجموعة من العوامل: ازدياد الطلب العالمي على الحبوب الذي أدى - بل، جانت ظهور الوقود الحيوي - إلى ازدياد أسعار استعسج الذاتية، والارتفاع السريع في تكاليف الوقود، والشمع، وإذا، حتى لو حافظ برنامج الغذاء العالمي على نفس حجم ميزانيته أو حصل على ميزانية أكبر بقليل، فإننا نطمح عددا أقل بكثير من الناس، كما أن من لوازم الغذاء المزفيدة الارتفاع يعني أن أفقر الناس في العالم يجدون صعوبة أكبر في إطعام أنفسهم على مستوى الأسرة.

سؤال: ما هو تأثير الوقود الحيوي؟ والتغير في المناخ؟

شيران: يمتع الوقود الحيوي المزارعين الفقراء فرصة مهمة، ولكنه يشكل أيضا تحديا للفقراء لأن أسواق الحبوب تواجه شحنا في الإمدادات ولأن أسعار المواد الغذائية أعلى مما كانت عليه منذ عقود.

مع تغير المناخ، تتكون البيئة المحيطة المشتركة كل تغير المناخ إيجابية توافق عالية

وقد أجرى مدير التحرير بروس أوبسجي مقابلة مع شيران بعد أشهر من تواجها منصبا كرئيسة تنفيذية في برنامج الغذاء العالمي، وتواجه جهود تقليص الجوع لتحديات كثيرة: مرض الإيدز والفقر والحركات الضخيمة وتغير المناخ وارتفاع ثمن الطعام بسبب ازدياد الوقود الحيوي، وغيرها. إلا أن شيران أعربت عن الأمل بأن تجمع الجهود المنسقة في كسر دورة الجوع التي تتوارثها الأجيال من جيل إلى آخر.

شملت شيران سابقا منصب مكيلا ووزارة الخارجية الشؤون الاقتصادية والتجارية، بما فيها الزامة، كما شملت قبل ذلك منصب نائبة الممثل التجاري الأمريكي.

سؤال: يقتل الجوع والأسباب المتصلة بالجوع ما يقدر بـ 25 ألف شخص في اليوم، وتقول الأمم المتحدة إن عدد الجياع بصورة مزمعة في العالم يزداد بـ 4 ملايين في السنة. فهل نحن نخسر المعركة ضد الجوع العالمي؟

شيران: لقد حققنا انتصارات ضد الجوع في العالم خلال العقود القليلة الماضية، ولكن بالنظر للنمو السكاني في بعض أفر المناطق في العالم، فإن عدد الجياع اليوم - من حيث الأرقام المطلقة - يلقى عدهم في أي وقت مضى، إنني أومن بقوة بأن بإمكاننا التغلب على الجوع، يمكننا ذلك ونستحق ذلك، ولكن علينا أن ننشر ونحدد ليس فقط العلم والتكنولوجيا المتوافرين، بل أيضا الإرادة السياسية لتحقيق ذلك.

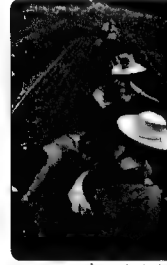
ولا زلنا نفقد اليوم طلائع بسطاء ضحية الجوع كل خمس ثوان - وهو ثمن غير مقبول يفرضه الجوع علينا. ومع ذلك فمن الآن في مرحلة من تاريخنا يتوفر لدينا فيها العلم والتكنولوجيا لإضعاف كل شخص في العالم، وأمل في زيادة الوعي حول سبل تحقيق ذلك وفي تقديم الشكر العميق لمواظبي الدول الكثيرة الذين يساهمون بشكل كبير في معاراة الجوع.

سؤال: كيف يساهم برنامج الغذاء العالمي في محاربة الجوع؟

شيران: يقدم برنامج الغذاء العالمي نصف الجياع الذي يتلقى مساعدات غذائية، عادة في أصعب وأبعد بقاع الأرض. هذه هي مهمتنا، لأن أنشئنا، بعد عقود عديدة، قدرة لوجستية ضخمة وفعالة جدا حتى أنها أصبحت الفرع الإنسانية الرئيسية للأمم المتحدة للوجستيات - ليس فقط لشراء، بل أيضا للتوزيع والقيام والبطانات، وكل ما يحتاج إليه الناس في حالات الطوارئ.



جوزيت شيران، المديرة التنفيذية لبرنامج الغذاء العالمي، تترور مخيم كساب للنزوحين داغليا في كولومبيا، في ولاية دار فو الشمالية، بالصحراء. جيلان من إمبيليا كاسيلا/ برنامج الغذاء العالمي



تقدمنا من مكتبة برنامج الغذاء العالمي

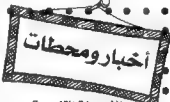
سعيد الجهاني تعددت الأسباب والجوع واحد

من المؤكد أن شبح الجوع الذي يهدد العالم لم يطل برأسه على الشريرة لأول مرة ، فالجاعات التي تشهدها الإنسانية عبر التاريخ لم تستثن قبرا أو غداً إلا وقد حلت هنا أو هناك ، ترسم بناها المذمة البشرية للنساء على جدران الذاكرة التي لم يمشأه كثر جملة جوع سواها في إفرازات الكوارث الحربية والصناعية والازلازل والأوبئة ، وما إلى ذلك وكما نرى مع الجوع هو المسألة التي يعلم الإنسان من أين تأتيه وإلى أين تقبى به ويوفر أيضا بن أسبابه ليست الطبيعة دائما ووفقا فالجوع أيضا له وجه اجتماعي لا يقل بشاعة من نتائجه .

الذئب الذي ظل دائما واثما هائبا هو نتائج العلاقة الطبيعية وتوازنت البيوت ما أدى إلى مضاعفة وتعدد أسباب حدوثه من الأحيان إلى درء الفقر والجوع عندما تكفى وقته على خلفية علاقات اجتماعية تتجاهلها طبيعة الصراع بين فئة وغاية فقيرة . ولم تنشأ علاقات بين دول العالم على هذه القاعدة فالذين الذين يظفون اليوم على أعقاب مجاعة لم يشهدها التاريخ من قبل هم ليسوا ضحية لسياسات اقتصادية استهجنها دول غنية ومتقدمة تكنولوجيا شدد ثوبهم الغفيرة فحسب بل هم ضحية لعين هذه الدول وبواقين الطبيعة وتوازنت البيوت ما أدى إلى مضاعفة وتعدد أسباب حدوث كآرته الإنسانية في الأولى من نوعها كونها محصلة تضاعف الجهود البشرية والدعائم الطبيعية ضدها أسبابها ، فالعالم ما كان يصل إلى هذه الخطورة لولا إفسار الدول الصناعية الكبرى على عدم اتخاذ الإجراءات الفعلية الكفيلة بتخفيض منسب الفاترات السامة وعلى راسها غاز ثنائي أكسيد الكبريت كميات كبيرة من مداخل ضخمة تسمى الغازات التي أتت إلى تولد ظاهرة الاحتباس الحراري وأنها أنتجت من تغيرات مناخية سلبية تسببت بدورها في انخفاض حجم الماحسين الزراعية ناهيك عن ما عجزت من ولايات بيئية وطبيعية أخرى كالزلازل والفيضانات والأمراض وإماتنا من هذه الدول وفي مقدمتها الولايات المتحدة الأمريكية في تبنى السياسات الاقتصادية التي تضع العالم على شفا حفرة من التهلكة . فقد اتجهت إلى استخدام الغذاء كسيولة بيلة لتوفير الطاقة وهو ما يعرف بالوقود الحيوي أو المحروقات الزراعية ويعد هذا الأسلوب المستحدث هو أحد الأسباب الرئيسية المؤدية إلى موجة الازلازل والفيضات في أسواق المواد الغذائية التي شهدها العالم في السنوات الأخيرة حيث يعد وقود الإيثانول الذي يتم استخراجه من الحبوب والسكر وهو البديل عن البترول من مادة التحويل الأوليات الصناعية لتلبية الأمل في إنتاج وقودها من إنتاج الاتحاد الأوروبي التي يزداد أهمية انتشارها خلال النوع من الصناعة بإطاره وكذلك البرازيل التي تستخدم ما يعادل النصف من قصب السكر في إنتاج هذا الوقود بإطارها إحدى أكبر الدول المنتجة له من الملوم أن منحتي الإيثانول كانت قد استخدمت أفراسه طيارات ميكال من الحبوب إلى ثمن الحصول الأمريكي من البترول خلال العام 2007 مسجعي من أجل إنتاج الوقود الأول لتغطية حاجتها من الاستهلاك العام الجاري والنام ما أدى إلى ارتفاع أسعار البترول بشدة خلال العامين الماضيين لتصل إلى سبع دولارات للمكافئ الواحد مقارنة بـ 2.5 دولار أمريكي لوعد في يوليو ناصر 2006 مسجعي كما يعتبر الإيثانول أهم وقود حيوي بعد الإيثانول ويتر إنتاجه من الزيوت الباتية كزيت أسود أو القلت أو التخليل وتعتبر ألمانيا وفرنسا من أكبر الدول في العالم إنتاج لهذا الوقود وذلك باستخدام ريت اللغ وتولها في المرتبة الولايات المتحدة الأمريكية التي تستخرجها من زيت السويا ومع كل ذلك تفتى إدارة الرئيس الأمريكي جورج بوش أن يكون الوقود الحيوي إلى علاقة بارتفاع أسعار الغذاء في العالم ذلك في محاولة

شركات مشتركة مصرية ليبية

ارتفع سعر نفط في عهد الرئيس المصري محمد مرسي د ف ام لشرق العلاقات المصرية الليبية وبراهيم الزاوي رئيس شركة نفط الليبية للاستثمار حيث تم الاتفاق على إنشاء 3 شركات مشتركة بين مصر وليبيا تعمل على تنمية أراض مملوكة لشركة -الغابضة للسياحة والسياحة- التابعة لوزارة الاستثمار في مناطق البحر الأحمر والإسكندرية والبحيرة، وذلك من خلال نظام حق إنتاج. وتقدر تكلفة المشروعات التي ستقوم بتنفيذها هذه الشركات بحوالي 2 مليار جنيه.



مشروعات التنمية ببورسعيد

صرح محافظ بورسعيد عبد الطيف محافظ بورسعيد بأن خطة عمل المشروعات التنموية المخطط بها لتجديد طقيا للخدمات الاستثمارية التي امتدتها بورسعيد لتلبية هذه المشروعات - يبلغ 60 مليون جنيه، وأنه تقرر إقامة 10 منتج سيجي للكمباب المائية بمنطقة غرب بورسعيد باستثمارات كويتية تصل إلى 200 مليون جنيه.

أحدث متحف بحري

أقيمت بمرور شركة الإسكندرية لإبداء تحت عنوان "الآثار الغارقة" صرح فيها الأثرى أحمد عبد الفتاح مدير عام المتحف البحري، بأنه جاري دراسة إنشاء أحدث متحف بحري بالإسكندرية يضم الآثار البحرية من مختلف العصور التي تم إكتشافها من أمام ساحل الإسكندرية وعلى رأسها بوابة غار الإسكندرية القديم، من للوقوف أن يتكون المتحف من جزئين أحدهما جوي و للآخر تحت المياه.

عائدات سياحية ضخمة

قُبلت رابطة السفر في آسيا والمحيط الهادئ (PATA) دراسة اقتصادية أكدت أن السفر والسياحة سيولجان إيرادات تصل إلى 4.6 تريليون دولار سنويا إلى منطقة آسيا والمحيط الهادئ في عام 2010 ، وذلك في الرغم من التهيؤات الناجمة عن حالة الأزمة الاقتصادية الأمريكية الراهنة، وأكدت الدراسة على أن الخصائص السياحية والإقتصادية القوية التي تتمتع بها دول هذه المنطقة ستكون كفيلا بتحقيق عائدات سياحية ضخمة خلال السنوات المقبلة حتى لو استمرت حالة الركود لفترات طويلة.



التعامل مع خريطة البترول

عقد بالإسكندرية مؤتمر "البترول بين الواقع والأمل" حيث صرح المهندس سامح محمد وزير البترول خلال لقاء مع الصحفيين وإستراتيجيته وإقامة التفتيش المتواصل مع خريطة البترول والغاز العالمية لسنوات عديدة قادمة، لواء عادل كبير محافظ الإسكندرية على أن الإسكندرية أصبحت تمثل أكبر القلاع البترولية، وذلك لاستيعابها أكثر من 40% من الصناعات البترولية والبترولية بجانب المساهمة في خدمة الاقتصاد القومي وتوفر فرص عمل للشباب.

فی مسألة خرق الحیاة



بقلم / سمیر معوض محاضر فی الإقتصاد البحرى وصناعة اللوجيستيات

بصورة أكثر إحتراماً للمستقبل وافتاحاً عليه هل تم استخلاص الدروس الهامة من غرق العبارة السلام 98 ومتداعياته السلبية ؟

ما الذى دهانا حتى أصبحنا نستسيغ باستخفاف متعدي السوابق الاعتداء على اللغة بمصطلحاتها وحقائق معانيها المقررة التى لا نحتمل العبث بقواعدها اليديولوجية الثابتة. فاللغة أداة تواصل ووسائط أيضاً وفهم ووسيلة حفاظ على المفاهيم والمعاني والدلالات التى يدونها تتحول علاقات وضاوئط الحضارة بمرمتها إلى فوضى تضرب بأبوابها فى المجالات العلمية والإقتصادية والثقافية ؟

5. قارب إنقاذ. Rescue - craft
6. قارب إنقاذ مسلح. raft - Life

(وتبدأ سلسلة لجيستيات الإنقاذ Rescue logistics من وقت إكتشاف العطب / الغرور فى السفينة وإرسال نداء الإستهانة SOS ثم ما يليها من وقت إجراوات)
كأصلاً - أن الترجمة المعينة من اللغات الأجنبية إلى اللغة العربية أحياناً ما يلحق بها الغرور لغة حصيلاً ومترعفاً بلغة العربى التى زجعت إليها العجمة ولغة الإكتراث لأننا لم نعد نعبأ بها وكثيراً ما جارت لغة متعينة بينما اللغة العربى فى واقع الأمر تعد لغة ثرية ثراء وحضارياً كبيرة لأنها لغة (اشتقاقية) نسياً كثير من اللغات الأوربية المعاصرة لغات (تركيكية) وبمها يكن من أمر فإن الزعم بصعوبة اللغة العربى هو طر يكلف مدى ضعف والمفاز من يزعمون ذلك إلى الفهم الصحيح لها.

سادساً - ويرجع الإسناد أن يشير إلى أخطاء فنية كثيرة يصير مستخدموها على التمسك بها عاداً أو مكافرة من مثل

• أن السفن تمر قناة السويس (Cross) وصحتها تمر (Transit) .
• التوكيل الملاحى وصحتها الوكالة الملاحة فإذا ما صوتت المغطيتن اعتبروا ذلك اعتداء على عصمتهم الطبية.

• أن هناك قضية بحرية تنازع فيها المدعى والدعى عليه فى شأن تفسير مصطلح (Settlement) الأول يصير على أنها تلحق الإسناد بينما ألغ الثانى على أنها تلحق التنصية الحسائية وتل القاضي اليونانى الحلاق بعد ترفيق التفسير لى لصحته.

• فى المجال السياسى فإن ولغة الخلاف اللغائى حول مصطلح (Settlement) يترى إلى اختلاف فى المعنى فهو يعنى تصوية كما يعنى تسوية أو مستعمرة والاضطراب السياسية والسماوى هو غالباً الذى يرفع الالتباس ويحدد الرأى.

الفة عادة مثل شجرة يانعة كثيرة الأضغان فى نموها تستط أن توتد أولئك وتبت أولئك لأولئك جوهج تراثنا الفقى وبساعة بظنا المعنى والدلالى هما اللذان يخطئان لها القدرة على الوفاء بمتطلبات التطور المتوازن والمؤمن وهذا تسلط حجية أن خطأ شائناً خير من صواب

مجهز صفة تهايا غير مأمولة وكذا طالب علم لفلان لا تكون غابيتا فى الحقيقة فى تواضع العلماء الأجلاء

الخلاصة: بالمناصفة وفق التعريفات القانونية فإن هناك أنواعاً من الإهمال أو التقصير الأول هو الإهمال الجانبي (Criminal negligence) أى إهمال الانتباه أو التحصيص

إهمالاً لا يلقى على الشخص اللعاق له يعرض حياة الغير لخطر جسيم وهذا من شأنه أن رافق فعل قتل إلى جعله فى مرتبة القتل الخطأ (Manslaughter) .

والثانى هو الإهمال الجسيم (Gross negligence) (أى القدر: عما يقتضى الواجب بذه من عبائة وعدم الجباله بحقوق الغير أو سلامته إلى حد يبعث على الإعتقاد بأنه تقصير

مفتعل).
والثالث إهمال خطر أو متهور (Hazardous negligenc) وهو سلوك مجرد من التحصيص والمبالاة يعرض صابحة أو الغير إلى تهلكة.

لماذا إذن إزاء تسميات المصطلحات العلمية والعملية فى مجال الأصال والأنشطة والهام البحرية نصر على التخلي عن أسس ضبط هذه المصطلحات وترقيق مفاهيمها مناداً للذات الذريع ما بين مينائها ومعناها واستخدامها دون أن ننوحي طبيعة العلاقة ما بين مضمون الرسالة ولرسل والمستقبل فليها هذا العرص الذى لا مدعى عنه فى اللغات الأجنبية التى يترجم أهلها بالضبط والأحكام حتى لا يتفول سوء الفهم على سلامة المساق الحصى ؟ أقول ذلك بصفتى صاحب إختصاص وإهتمام وطالب علم يبر إلى أوتك فهمي للأمر أن يشير شعاعاً وأنا أتبع برامج كثيرة أذيعت فى الفضائيات على إثر صدور الحكم فى قضية غرق العبارة السلام 98 فى الأسبوع الأخير من شهر يوليو 2008. ومن المذنب أن كاترته فى القانون وصحائفي ومقدمي برامج وعدد من العاملين فى حقل النقل البحرى راحوا يرددون الأخطاء دون أدنى تحرى لا يقدمونه لرأى العام من معلومات وتبايير ومصطلحات أخذين هذه المصطلحات من بعض الأشخاص من غير ذوى الإختصاص فى مجال النقل البحرى ولكنها مسلمات ثابتة الحجية والمؤثوية دون استشارة قوائمى ومراجع اللغة العربى واللغات الأجنبية وكان ذلك بعد فطيش تتروح عنه كثرة منهم لآه لا لزوم لى أساس (إنا وجدنا أبداً كذاك بغيرهون) وهى خاصية يتأثر منها العلم ولا تعترف بها ذائقة الفهم الصحيح فضلاً على مراعاة ما تشعرت عنه ومن تشعرت إليهم .

جلست أتابع هذه البرامج الحوارية التى استغرقت ساعات طوالاً من وقتى وجهدى الفكرى ولم ينفع على تضاوئى أن أجد أحداً يسمي الدوات النجاة المجهزة على العبارة بأسمائها العلمية واللغوية الصحيحة. وكثر لفظ / مصطلح (الرماطات) مئات المرات فى تعد سافر لم يرمى إليه . دعونا نبدأ الطريق من أوله بتصويبات أن آزاد أن ينظم أو يتذكر أو يكلف نفسه انه

المعرفة التى بنتا على صموده شديدة مبه.

أولاً - كلمة رمث (بفتح الراء والهم) فى قوائمى اللغة العربى تعنى (الطوف) وهو قطع من الشبب تشد إلى بعضها فى تضام ويركب فى البحر لنجاة أو للعبور من الصير إلى شاطئى وهو ليس ذاتى الدفع وإنما يدفع بمجاذيب أو توجوه واسمه باللغة الإنجليزية (Raft)

والفرنسية (Train de bois) .
ثانياً - جميع الدوات (أرمت وروماط) (Rafts) أو (Wood Rafts) .

ثالثاً - وراطات (بفتح الراء والفتحة الخسدة على الهم) (Rafter/Raftsmen) هو صانع الأوامر أو الناقل والرمث والرمات (Rafts woman) هى مؤنث صانع الأوامر

ومن هنا أسم الرماطات يعنى صانعات الأوامر أو الناقلات بالأوامر. واعتقاد الجازم هو انه لا توجد سفينة ركاب أو توجوه عليها رماطات وفق التصنيع الذى أشدنا إليه على الإطلاق منذ بدء الخليفة وإلى يوم القيمة.

رابعاً - فى هذه المال فإن أدوات /معدات النجاة التى ينبغي أن تتوافر على السفن هى على النحو التالى

1. حزام النجاة / حزام الأمان. Life - belt
2. قارب النجاة من الفرق. Life - boat
3. عبارة تطرح من السفينة للشخص مشرف على الفرق. Life - buoy
4. صدار النجاة (ثوب من ظن للوقاية من الفرق). Life - jacket
- Life vest. Life preserver

أثر القرار 9/11 Commission act 2007

على الموانئ وسلامة الإمداد

دكتور ريان / مديحت عباس خلوصى م.تشار القانون البحرى بميناء جدة الإسلامى



كان لحدث الحادى عشر من سبتمبر أثاره ليس فقط من النواحي السياسية، إنما كان له أثاره على العالم أجمع من نواحي عديدة تشمل النواحي الاقتصادية. بعد وقوع الاعتداء الإرهابى الذى وقع فى الحادى عشر من سبتمبر فى الولايات المتحدة الأمريكية أصبحت الولايات المتحدة الأمريكية متخوفة من تكرار هذه العملية الإرهابية، كما أنها تخوفت من تكرار هذه العملية عن طريق وصول حاوية تحتوي على قنابل أو مواد متفجرة تؤدى إلى وقوع كارثة أخرى. وكان من آثار ذلك هو إنشاء إستعمال طريقة تكنولوجية يمكن عن طريقها اكتشاف وجود قنابل أو مواد متفجرة داخل الحاويات والبضائع فأصدرت قرار القرض منه عدم وصول حاوية إلى الولايات المتحدة الأمريكية تحتوي على قنابل أو مواد متفجرة كعملية إرهابية القرض منه إحداث كارثة. وقد تطلب القرار ضرورة الكشف على جميع الحاويات التى ترد إلى الولايات المتحدة الأمريكية بالتصوير الإشعاعى الذى يبين محتويات الحاوية 100%. هذا القرار تم توقيعه بواسطة الرئيس بوش فى 3 أغسطس 2007 ويعرف بالقرار 9/11 Commission act 2007 وقد تقرر فى هذا القانون أنه اعتباراً من أول يوليو 2012 يتعين أن يتم الكشف والفحص على جميع الحاويات التى تستصدر إلى الولايات المتحدة وذلك على ميناء التصدير بالتصوير الإشعاعى 100% قبل شحنها من ميناء الشحن. فى هذا المقال سأعرض لأثار هذا القرار ورود الفعل حوله.

أجهزة اكتشاف الإشعاعات تعطي قراءات تخص فقط الإشعاعات الطبيعية التى تحتوي عليها المادة (مثل الجرانيت) وهذه القراءات غير كافية لإعطاء الصورة كاملة، إذ الأمر يحتاج بعد ذلك إلى عمليات تجرى يدوياً - وهذا يبنى إستهلاك الوقت مع الحاجة إلى قوى عاملة لآء هذه العمليات اليدوية. ويريد أن نلفت النظر إلى أن المواد المشعة قد صنت فى قواعد (IMDG) الليرة الدولية للبضائع الخطرة Class 7 التى تجنب إثارة الفضاوى على النقص السريع تنقل عادة من حاويات مغلقة مغلقة صممت خصيصاً لمنع تسرب الإشعاعات منها. هذه العملية من ناحية أخرى تخدم مباشرة إلقاء القنابل التى لن يكتشفها. نظام، مما سبق يتضح لنا محدودية أجهزة الكشف المستخدمة.

2 - التمييز فى العملية، إضربت المنظمة الدولية للموانئ ESPO على هذا القرار موضحاً أن هذا القرار يميز بين الماملة بين البضائع التى تستقل بصرًا، حيث أنه غير ملزم من مصدري الحاويات من موانئ الولايات المتحدة الأمريكية الكشف على حاوياتها التى يصدرونها إلى الخارج بينما نجد أن جميع المصدريين من جميع الموانئ العالمية إلى موانئ الولايات المتحدة الأمريكية مطلوب منهم الكشف الإشعاعى 100% على حاوياتهم المصدرة إلى موانئ الولايات المتحدة الأمريكية - هذا التمييز فى الماملة من شته التمييز على المصدريين فى الموانئ. لفكرة الأمريكية بينما يضع الإباء على المصدريين إلى الأخير، كذلك إيجاد بروتوكول إدارية فى الموانئ المصدرة لحاويات إلى موانئ بينما لا يتواجد هذه البروتوكولات الإدارية فى موانئ.

3 - الحاجة إلى أماكن تخزين إضافية، كما كانت عملية الكشف الإشعاعى على البضائع المصدرة تستغرق بعض الوقت كما وسختنا عالية لذلك على المصدريين لحاويات إلى الولايات المتحدة الأمريكية تسليم حاوياتهم إلى منطلي الميناء، مبداً من الوقت اللازم بالنسبة للمصدريين إلى دول أخرى خلاف الولايات المتحدة الأمريكية وذلك من أجل إجراء عملية الكشف الإشعاعى 100%. هذه إجراء هذه العملية تحتاج الحاويات إلى التخزين الآمن حتى يتم الإجراء عنها بواسطة السلطات لذلك على الموانئ توفير هذه المساحات لتخزين الحاويات كما أنه يجب أن يراعى الفسول بين هذه الحاويات التى تم الكشف عليها والحاويات الأخرى، لذلك يتضح أن على الموانئ إيجاد هذه المساحات الإضافية للتخزين المشكك أن الموانئ تعاني الآن من ضيق مساحته، سبب كرم التجارة، التى تنقل بصرًا، لذلك يجب توفير مساحات تخزين إضافية إلى إزحامها.

4 - الحاجة إلى قوى عاملة إضافية، من شأن تطبيق هذا القرار أن يصعب على الموانئ التى تصدر حاويات إلى الولايات المتحدة الأمريكية أن تزود موانئها بقوى عاملة إضافية ليس فقط لفكرة الماملة المطلوبة لشطلي الميناء التى ستؤدي الأعمال المطلوبة من الميناء وإنما أيضاً القوى العاملة المطلوبة من السلطات التى ستؤدي عملية الكشف والفحص الإشعاعى 100% لأن هذه الطاقة من القوى العاملة فى حاجة إلى التدريب على أعمال الكشف والمراقبة على الحاويات.

5 - الأعباء المالية، تطبيق هذا القرار سيحمل الموانئ التى تصدر حاويات إلى الولايات المتحدة الأمريكية أعباء مالية لا تقتصر فقط على تكاليف أجهزة الكشف الإشعاعى 100%، وإنما تشمل بالإضافة إلى ذلك تكاليف تجهيز المساحات المطلوبة لتخزين هذه الحاويات، وتكاليف القوى العاملة الإضافية التى ستعمل على تطبيق القرار، ولابد أن هذه الأعباء المالية ستستغل على الشاحنين ويؤكد

ردود فعل القرار على الموانئ الأوروبية، لم يأتى هذا القرار الترحيب من European Commission (EC) وكانت وجهة نظرم أن طلب وتدابير الفحص الإشعاعى 100% بشكل صواب كثيرة. وقد أيد وجهة النظر هذه منظمة الموانئ الأوروبية sea port Organization European مع بالإضافة إلى المنظمة الأوروبية للتجارة البحرية The European maritime trade Organization وقد شمل عدم الترحيب بالقرار ملاك السفن والشاحنين وكلاء البشاعة. كان لسلطات الموانئ الأوروبية فى الأخرى رأيا حول هذا الموضوع حيث كانت وجهة نظرم أن الأمن من لا شغل فيه موضوع ذو أهمية كبيرة وهو الشغل الفاصل بينا بعد يوم، وأن أوروبا كانت لها الريبة بالنسبة لفرض أمن الموانئ والسعى نحو تحقيق أفضل أمن للموانئ وكانت تنتج مساعيها هو إنشاء المنظمة البحرية الدولية لقواعد الأمن فى الموانئ ISPS ووجهة نظرم أن تدابير الأمن تعتمد على تقييم المخاطر وأنه أيد وأن يكون هناك توازن بين التدابير التى تتخذ وتقييم المخاطر. وأن قواعد الأمن فى الموانئ ISPS تطبق على منطقة الميناء كلها ويستلزم فقط على الأرصفة ومحطات الميناء. وأن سلطات الموانئ الأوروبية على التذك أن منطقة البناء التى هى داخل لفحصها قد تم تلطيها تماماً بخطة أمنية وتقييم أمن مناسب ويتمين على غطاء أمن الميناء مراقبة الخطأ والأشراق على التلطيها.

أثر تطبيق القرار، سبق أن ذكرنا أن التدابير الأمنية التى تتخذ يجب أن تتوازن مع تقييم المخاطر. أما متطلبات القرار بالتكثف على جميع الحاويات المصدرة إلى الولايات المتحدة فى ميناء وصل بهذا التوازن وأن تطبيق هذا القرار على جميع الموانئ المصدرة للبضائع إلى الولايات المتحدة الأمريكية سيؤثر على الإستثمار كما يؤدى إلى إزحام الموانئ والبورقراطية الكثير من الأسئلة تطرأ من آثار تطبيق هذا القرار الذى سبقنا إيجازاً فى يوليو 2012. أسئلة عن تأثير مدات الكشف على البضائع، أثر هذه الإجراءات على عمليات وتشغيل الميناء، أثره على السلسلة اللوجستية وسلسلة الإمداد، هذا بالإضافة إلى أسئلة قانونية كثيرة تشمل مسؤولية الأشخاص الذين يقع عليهم عدم الكشف والتحقق من سلامة الحاوية وعدم احتوائها على مواد مرفقة أو مشعة ومسائل قانونية كثيرة. ومقابل هذه الصعوبات نجد أن هذه الإجراءات الأمنية محدودة،

الصعوبات التى ستواجه الموانئ
1 - محدودية الأجهزة المستخدمة



فحصها والكشف عليها وأنه تم الموافقة على أنها آمنة وصحرا لها بالتحقق على السلبية وفي المسؤوليات القانونية التي تقع على هذه العائلة من القوى العاملة في حالة وقوع حادث في الولايات المتحدة الأمريكية.

ما هو الوضع بالنسبة للبضائع العابرة؟

أجهزة الفحص الإشعاعي تتواجد في البنية وعلى أرضية الميناء فما هو الوضع بالنسبة لإشعاع مباشرة من سفينة إلى سفينة أخرى وقاصدة الولايات المتحدة الأمريكية ، كما أن ما هو الوضع بالنسبة للبضائع غير الصادرة إلى الولايات المتحدة الأمريكية ولكن ستعبر أحد موانئ الولايات المتحدة الأمريكية لتتقل إلى ميناء ، خلاف موانئ الولايات المتحدة الأمريكية لم يحدد القرار السابق الوضع في التاليفات السابقة على الرغم من أن الحاويات أيا ستعبر هذا الولايات المتحدة الأمريكية أو ستعبر ميناء آخر للوصول إلى مقصدها في الولايات المتحدة الأمريكية.

وضع لنا العرض السابق ردود فعل الموالي الأوروبية تجاه هذا القرار وما لاشك فيه أنها نفس ردود فعل جميع الموانئ العالمية التي تصدر حاويات إلى الولايات المتحدة الأمريكية لأن آثار هذا القرار ستؤدي إلى نفس النتائج السابق عرضها.

البضائع - كما سيؤدي على التجارة إلى الولايات المتحدة الأمريكية
أثر القرار على سلسلة الإعدام

من العرض السابق يتضح لنا أثر هذا القرار على سلسلة الإعدام ، فالتدابير التي ستتخذها السلطات في مواجهة العوارض الصادرة إلى الولايات المتحدة الأمريكية تؤدي إلى تخفيض البضائع حيث أن عملية الكشف الإشعاعي 100% ستستغرق وقتاً طويلاً يعرض البضائع للتلف ، كما أن تخصيص مساحات تخزين هذه البضائع إضافة إلى ما تعديه الموالي أصلاً من حاجة إلى التوسعة سيؤدي إلى إزحام الميناء كما قد يؤدي إلى نشأة عق زجاجة يخلق إفساداً لمصانع داخل البلاد.

الشكاوى القانونية للقرار

هناك مشاكل قانونية كثيرة ستنشأ عن تطبيق هذا القرار وهذه لابد من إلقاء الضوء عليها وقد أعلنت عنها منظمة نوايا الأوروبية ESPO وهي سلسلة المسؤوليات القانونية. مسؤولية صانع هذه الأجهزة التي تستعمل في الكشف وجوب التصحيح التي ستؤدي إلى عدم الكشف عن أخطاء التي تحتويها لحاويات كذلك المسؤولية القانونية التي تقع على مشغلي الأجهزة ولقائمين على صيانتها، ومن الذي يمسحور الشهادة العلوية فيها قد تم

ألقاب المرأة في العصر الفرعوني

الجزء الثاني والأخير

بقلم / هشام السيد أحمداني - باحث في التاريخ والآثار

تعددت في العدد السابق عن ألقاب أطلقت على المرأة في العصر الفرعوني سواء على مستوى الأسرة أو على مستوى الدولة فقد تعددت عن ألقاب الزوجة وضرينا لها الأمانة وتعددتنا عن وظائف وألقاب الناذبة والراقصة والمرصعة والملكة واليوم نكمل حديثنا السابق.



في عهد الدولة الوسطى تم أصبح شائناً عند سيدات الملك ومن ذلك الملكة طرتاري زوجة الملك رمسيس الثاني وبطلة الملكة سات رع زوجة الملك رمسيس الأول . وكذلك نكتب لقب " حمت حكا " أو زوجة الحاكم وأشهر من تلقب به السيدة " سات أب زوجة الحاكم خنوم حطب حاكم المقاطعة أو الإقليم السادس عشر، بصمر العليا في عهد دولة الوسطى " حكم الملك امنمحات الأول " . وكذلك لقب " المستمرة أو الموقرة عند زوجها " أو كإمات / خرمي / اس / وطهر هذا القاب في الدولة القديمة مثل السيدة " نفرت " إحدى كاهنات حتحوت . وهناك لقب النافذة تجتبت وكان هذا القاب حكرًا على الملكة " حتشيسوت " وقد تلقبت كذلك أمون أو " خدمت أمون " وهناك لقب أخت الآلهة أو " سندت نثر " ومن أشهر من تلقب بذلك الملكة إريس زوجة أوزيريس وأخت وكذلك نفثيس . وكذلك لقب حليه الوجه " نفرت حر " وأشهر من أطلق عليها هذا القاب الملكة أحمس طهراري زوجة الملك أحمس " بن سقن رع وكذلك الملكة نفرتاري زوجة رمسيس الثاني . وأيضاً يوجد أمينا لكثير من سيدات المرح بيت - رمحت - وأطلق ذلك على الملكة " ن " زوجة أحمس الثالث وأخت إخوان ولقب رفيق الملك " عمدت نسو " ولكن الخيال على ضيق مساحته لا يسمح للكثير من الألقاب ويضيق على أنني قد ذكرت لأهم الألقاب والوظائف للمرأة في مصر القديمة . والجدير بالذكر أنني قد التقيت بالملكة الكبيرة عفاف راضي دار الأوبرا الإسكندرية بمصر السيد درويش في مهرجان الألفية السابق وقد عرضت عليها فكرة أداء صوته مسرحي يحكي قصة الملكة نفرتيتي ومن خلاله يلقى الضوء على ألقاب المرأة في هذا العصر .

شكر وتقدير

يتقدم الأستاذ / هشام السيد أحمداني بالشكر والتقدير إلى السيد اللواء / سامي محمود علي مدير عام مساحات الإسكندرية ودار الأوبرا على الجهد الرائع والمبشر في إنفذ الحركة الثقافية في الإسكندرية كما يتقدم بالفكر والتقدير إلى السيد / العقيد / عادل حسن حسونة مدير أمن دار الأوبرا وكذلك السيد / محمد نبوي من الإدارة والأمن وإلى الإمام دائماً



وهناك لقب " سيدة كل السيدات " أي " حوت حوت نوت " وهو لقب نادر وأشهر من تلقب به الملكة " نفرت " زوجة الملك سوبسوت الثاني والملكة نفرتيتي زوجة إسماتون وقد قل هذا القاب بتورجيا في دافى عهد الدولة الحديثة والعصر الفرعوني المتأخر . وهناك لقب المذابة أو صاحبة الجاذبية " نيت يامت وكان القاب في مقابر سيدات الطبقة العليا - لكن الأقل من الطبقة الملكة

عن جماعة "أهل الفسيلة"... سألوني؟

الجزء الأخير



الأستاذ / عادل عبد المعطي عوض الحامى عضو الجماعة الإسلامية لتنمية التجارة البحرية
سبق أن ذكرنا فى الجزء الأول من المقال : أنه قد تمخضت ذات ليلة فكرة إنشاء " جماعة أهل الفسيلة "، وأن كان الربان بهي الدين مندور يرى أن تكون التسمية " أهل الفسيلة "، حتى لا تتشابه مع الجماعات الأخرى، كحركة كفاية، أو جماعة الأخوان المسلمين، أو جماعة أهل السنة الخ، وقد أكدنا أن " أهل الفسيلة " يقتصر نشاطها على النصيح ومحاربة الفساد فى قطاعين محددين هما : النقل البحرى والجمارك، والوسيلة أو الأداة، واللذين من خلالها نمارس هذا التوجه التطوعى ونفعله عملياً : هو سلاح القلم والكتابة إلى الصحف والمجلات، وبإذات الصحف القومية، حتى نكون يهناى عن أى ظنون غير بريئة من أى شخص سليم أو مريض، وشرط العضوية أن تصلى ركعتان لله فقط، والمسألة هى غاية البساطة، فلا اجتماعات، ولا مقر، ولا بدوخة فى الحصول على ترخيص بالعمل من الشئون الاجتماعية، والمواقفات الأمنية. نحن فى غنى عن كل هذا، إن عملنا خالصاً لوجه الله تعالى، فهل من يقوم بالصلاة والدعاء ونصح والعمل الطيب ونصرة ومناجاة إلى كل هذه الإجراءات البيروقراطية ؟ يقينا - لا ! والفكرة كما سبق القول، جميلة ونبيهة، لا تتشبهت عملياً بقول رسول الله صلى الله عليه وسلم : " إذا قامت الساعة وفى يد أحدكم فسيلة فليغرسها ".

هذا المقال الأخير، كان سبباً فى إشغال الاتفاق مع هذه الشركة السويسرية وغيرها، حيث أنه بعد 7 شهور من نشر المقال، اتصل بى أحد الأصدا، وكان يشغل مدير عام بأحدى إدارات المركز بصحة الجمارك بالقاهرة، وقال أنه منذ عدة شهور كان فى اجتماع معى ل مع بعض زملائه المعهودين فى وزارة المالية وجهات أخرى : من أجل إحدى الجهات الأمنية رفيعه المستوى، وروى أن السؤل الأسفل يطلب أحد زبائهم على موضوع إسناد إدارة وتحميل القسرب لجمركه عن طريق الشركات الأجنبية المتخصصة فى التفتيش على البضائع وتحميل الضرائب الجمركية. وأنه استطلع رأى المحضر الذين أجمعوا على خطر إسناد إدارة الجمارك لجهات أجنبية وعدم هذه المخاطر فطرحتها على الآن المصرى ١. بعد فترة من وقت القاء، حضر ومن حضور ومن بينهم هذا الصديق، بأن بى السؤل الأسفل يقول لهم من أن ما أريدتموه من رأى : بإتلاف ما قاله أحد المأميين فى مقال له نشره فى صحيفة " العالم العربى " بتاريخ 20/ 29/ 2003، إلا أنه بعد مرور 2000، وكانت المقال اسمه عادل عبد المعطي، وهو مباحثى من الإسكندرية، ولا يخفى على محبيات كثيرين من تاريخ هذه الشركة السويسرية وغيرها. ولا تكن متوافرة لدينا الخ. وهذا الصديق قد رد على السؤل الأسفل وأنى أنه لا يرغب أن لا يعرفوا أن كل هذا وكذا، الخ.

هذه الحكاية وغيرها ما استخدمته من قبل، أريد أن أذكر أنى فيها مدى وجوب العمل على الجهر بقول الحق : إنهم أفساداً وممارسة مصر، لتكون قوية وقادرة على أداء دورها بشكل كامل فى وقتها، أيضاً أردت من شرح هذه الحكايات، أن تكون رسالة قد ورد بها حق فى نقلها لخاصة القارئ لجمرك، والجمارك، قاطرة الاقتصاد القوي. ذلك أن أحد مسؤولي الجمارك المزمين : وأقرباها وأغنياها، ولذا ومنى، وهو خير من السؤل الأسفل، الأستاذ على عبد الرزاق رئيس قطاع الجمارك المصرية، قد أعرض على كفى التى تتناول فيها موضوع التطوير فى الجمارك ويصغر زيار الجلسه. وكان بك فى المؤتمر الأول التى تلتها الجمعية العربية لتنمية التجارة البحرية برئاسة الربان مافى مريوى ورعاية الدكتور أحمد الجبولى أمين الهدهه الاقتصادية العربية، بتاريخ 24-25 مايو 2008. كان مخلص ما قلته بمصراة على النقاط التالية :

الإصلاح الجمركى والعصرى

- 1 - نحن نحتل جهود الدولة فى الإصلاح الاقتصادى، وبإذات الإصلاح المالى، وعلى الأخص الإصلاح الجمركى، من هذا الإصلاح تشهده الدولة - وتشهده دولة كثيرة. وكلم معونات لذلك.
- 2 - لكن لأفلس من أن هذا الإصلاح لم تصل بعد إلى المستوى الذى نطمح إليه، أقصد الجمركى، لغيره من تطبيق القانون الجمركى، وانتفاقيات الدولية كجات، واتفاقية الشركة المصرية الأوروبية للتجارة من الاتفاقيات الدولية.
- 3 - وقد ساهم فى هذا الإصلاح أيضا، وسوف تساهم المستقبلية، البسيطية، التصريفية والفضائية. فألقى ستد كثير من التصديرات أيضا، وسوف تلتحق مصر وتصدر مشروعا قانون الجمارك الجديد فى الموسم التصريفى القادم، وأما السلطة الاقتصادية فقد ساهمت فى إقرار العدالة بين أحكام قضائية عافية، أنتجت بد الجوازات الألبانية فى انخراط بريق المستوردين، ومن أمثلة الأحكام، الحكم بعدم استمرارية المادة 111 من قانون الجمارك المصرى بريمس الضمان الجمركى، وعدم استمرارية المادة 36، 37، 38، 39، 118، 119، 124 وغيرها من نصوص القانون القديم.
- 4 - كل يقين أن بعد الإصلاح يوقع على التغيير الذى يرضى به مصلحة الجمارك، فهناك بعض موظفى الجمارك غير مؤتمنين على المال العام ويوسبون فى شياخ كثير من المال العام، ولم يتفقون معه محسطين ضد الإصلاح ولا يؤمنون له أى فائدة تذكر، ما دام مثل هؤلاء يعملون فى أعمال وإدرات تتصل بمصالح الناس والتعاملين مع الجمارك، على الإطلاق أيضا هناك فئة قليلة من المستوردين ينشرون للملحة والمستلزمات وأخرى : أسواق قلة التفتيش، وهناك تصدير لمنتجات جلال. أبو الفتح نشر فى الصحف الأولى صحيفة الألام منذ عدة شهور، حسب كان رئيسا لمصلحة الجمارك، وهو حديث " صدمة "، فقال أن بعض موظفى الجمارك مرشطن

لقد اتضح لك بعد نشر الجزء الأول من المقال أن هناك كثير من الناس الطيبين، ممن لهم صلة بالنقل البحرى والتجارة الخارجية كانوا أعضاء فى " أهل الفسيلة " ويمارسون نشاطها دين أن يدروا بأن هناك تنظيم - بلاش كلمة تنظيم - فى أول بدروا أن هناك تنظيم غير مكتوب، ومشهر سى الخلا، وفى الهواء الطلق، لجمعية أهلية، مرفهة وبطاعة وهى مسجلة، وألذى ذكر أسم مصر فى القرآن الكريم أكثر من مرة.

خصخصة الجمارك

أذكر أن من ضمن هذه المقالات البديرة البالية - قول الحق -، والذى غيرت اتجاه الدولة تماما على الوالفة على مشروع خصخصة مصلحة الجمارك المصرية : بإسناد إدارتها لشركة سويسرية تتبع بنك روتشيلد الصهيونى - أن كبيت خلا طويلا على مساحة مسددة كاملة تقريبا فى المصلحة الاقتصادية المصرية " العالم العربى "، فترخيص لإجرائى وتصدر من لندن، وفى إحدى مؤسسات الشقيقين الإصميين عماد وعمرو أبديع، وكانت بعنوان : " حول إصلاح ملف التفتيش وشركات أجنبية لتتولى الجمركى "، وكان ذلك فى عدد رقم 2938 بتاريخ 20 سبتمبر عام 2000، ما هذا المقال خذرت المصلحة من الانسحاب الإجمالى وهو لا زالت إلى وقتنا، وقد روى وزير سابق رأس المكهبة فى أوائل الثمانينات وغيرهم، ما كان لهم مصلحة شخصية فى خصخصة الجمارك : إن إسناد تحميل الفورية الجمركية لإدارة شركة SGS السويسرية أو غيرها، وكانوا يوجهون بقوة لحد، لشروع، تملك على المبالغ التى صرفت لإقتنا السؤل والغيراء والانتمايين مع الجمارك، واستأذنة القللى والمحميين، ومقدرات ودوات وإلآنى فى أسمن الأماكن، وكان هذا مكار انتماين الكثير وقتنا، وعلى رأس استأذنة الدكتور زكريا يوسى الحامى أبو القشربعات الفروبية فى مصر وميد كيتا حريق القاهرة الأسبق والمخاضر بالأكاديمية العربية للعلوم والبحرى وقد ذكرت تاريخ هذه الشركة منذ قبل سبعين عاما مضت وعملها فى مصر، وديروها فى فرنسا، وإندونيسيا وغيرها من الدول، حتى أن رئيس فرنسا أصر فرسوا ميتران طرما بى باده فى أوائل الثمانينات، وقلت أن هناك أربع شركات تفتيش مولة قدمت علما معاكم المصرية، وأن هذه الشركات ما كان إلا شركات شقيقة لـ SGS، وكلهم شركات تفتيش مدمجة مع مصلحة الجمارك المصرية، وهذه كانت مفاجاة السلطات المصرية، هذا البنك كان قد ساهم فى بناء إسرائيل على حساب القللى الفلسطينيين، وذكر أن إدارة الجمارك لا بد من أن تظل فى يد وإدارة الدولة المصرية، لأن غير ذلك، سيكون ضرر كبير وغيرهبة لأهل القوي. مصرى وكالة أشكاه، وذكرتم أشكاه، تارغية، كانت غاية من مكاره المصريين : وهو أن الربيع السيد محمد كريم، وبأسى الله الفريسين : كان أول من أقام شركة تفتيش ميعامية، البضائع ميناء الإسكندرية، وكان ينافس فى ذلك الأجانب المقيمين فى مصر الخ. أيضا قلت فى هذا المقال، أن أحد أسباب انقراض نيار ليد الاتصاد الصهيونى هو منح شركات التفتيش ميعامية البضائع ميناء الإسكندرية CIA، فذكر رئيس مصلحة الجمارك، وهو، تحت طائلة منع تعيين القيادات الأقل كفاية وجيرة فى الإدارات المختلفة، وهو ذات الجلب الذى طليوه من السؤل السابق جراتشوف، وكان أيضا قد جند من قبل الأمريكان، وقد اختصمت ذات المبالى بأنه يجب تطوير الجمارك وتحديث، وعلى رأس ذات التطوير - وأسامة - تطوير العنصر البشرى، بل لا بد من سؤل المظللين لوات ألى العليا الفلآنية والخزيرة فى إدارات الهمة، وإيجاد العنصر الفلسفة : بدارة ملايين من الكفاءة، ولأن كل عملية تهريب جمركى يكون وراءها موظف جمركى فاسد.

المنع الكرامة

فلما كان جبر بالمواثبات، وكان يهدف من الكرامة التى حاول مستورون كبار على الدولة على تحقيقها، وإغراض خاصة بحتة، لهذا رئيس وزارة سابق كان يفتى فى الفتاوى والمقاربات والمجموعات العلمية كعضو فى المصيرية جميعات الخاصة، ليقتنع أعضاءها بالحق والوضوء بأهمية إسناد بدارة وتحميل الضرائب لهذه الشركة السويسرية، والحقبة أن المكهبة كانت فى أوجين أو أننى فى الاتفاق والاتفاق مع هذه الشركة، ولكن ماتت الفكرة بعد نشر هذا المقال - ولم أكن أعرف أن



ويصامعوها في عمليات التهريب من أداء الضرائب الجبركية والضرائب الأخرى الملقة بها ... الخ.

5 - لقد كان من أحد أسباب انهيار دول الاتحاد السوفيتي، هو أن الفخارات الأمريكية CIA جندت جيشاً مسلحاً الجمارك الروسي وقتلته، وعلينا نحن طلب غريب هو أن يعين في الإبرارات الجبركية موبليان غير أكفاء وقاسين ؟! ...

ك- تروج الأتباع للصليبيين، والملة - حقبة - وفي السنوات الأخيرة لا تبين القرارات في الوثائق البالية - إلا من فوق مستوى الشبهات وماهم ناشع البياض، ولم أدا متعين وهو ما نلسمه حالياً ... وشكراً .

وفي كلمته ، اعترض الأستاذ / علي عبد الرزاق رئيس قطاع بمصلحة الجمارك من كلاسي وسط استغراباً واستنكاراً واستغراباً، وطالب من سحب ما قلته والاعتذار، وبعد استجبت طلبه على الفور، نظراً لما كنته وظلته الربيع . كما أعترض الزيان / عاطف مروتني والبالية من الجمعية العربية لتسمية التجارة البحرية، ورائته الأثرية ، وإن كان لم يكن قد ورد في لغتي أن أعترض التجارة الجبركية بأي سوء، أو كان القصور، أبحاث القرارات الجبركية، حيث أن المكان ونشاط المصلحة - في جمعية علمية قانونية واقتصادية معنية بتسمية التجارة البحرية - وموضوع الجلسة كان من التطوير الجبركي، إلا أن الأستاذ علي عبد الرزاق أخذ الموضوع بطريق شخصي - واعتبر ما قلته إهانة للقيادات الجبركية، في حين يحق أن يمتدحني للشان العام - طبقاً للقانون - إن انتقاد الموقف العام، كان أكبر إهانة وألوان أو الدولت أو غير وسائل الأعلام الأخرى، انتسبتم للسلال في الجماعات المتخلفة - وخاصة أن ما قلته سيء، وسبقني إليه شخصيات الجبركية ومسناتوا، وإنكروا ما قلته المصطلح الصحيح المصطلح رافعت في مقال له من التهريب الجبركي في مجلة الأبرام الاقتصادية - العدد 1544 بتاريخ 1998 " أن أشكال التهريب المرمكي عديدة وتم بالمشاركة مع بعض مهنى الجمارك وتضرر بالصناعة المصرية يتهددها ... الخ . والأستاذ علي عبد الرزاق ، إذا كان يرى أن أي دليل هناك مؤلفون مرتبون بالجمارك ومصليني أعمال التعاطيل معها، فهو خطيئاً - إلا هؤلاء - البعض من العربيلين في الزليد ومه طويون لكافة من المتعاطلين مع الجاهل، والرافقة، وقد أجمع كافة المحضون من المتعاطلين مع الجمارك بعد نهاية الجلسة بصفة وصديق كلاسي، وستورينا من اعتراض الأستاذ علي عبد الرزاق على كلاسي، لأن هو في الواقع رجل تاريفه ناصح إلبياض، فضلاً عن أن كان ينبغي ألا يعترض على بكمه الذي مثل أن الإدارة العامة تبحث في تطوير المصالح البشري ... الخ . خاصة أن سياسته من الجانب الطبيعة القلبية والحرورية بمهارة أحد اليد من انتقائه بالمعنى في أوائل التسديتات على ما أنكرت . حيث كنت أعمل كاتب حصر، لم يدق مرافق بغيره وخبرني بملحكمة المصلحة أثناء الفراسة الثانية والجمعية . وتعاملت مع الأستاذ علي حينما كان مأمور كشف بضائع، وكان معروف بكافة أن تنظيم اليد، وإنكروا أنه في إحدى الوثائقيات بغير وزن - مستهدفات بغير صفة، فكان أن وردت لفتحة نال غبار سيارت جبركي سليم بوزن من إحدى السديتات المرمكة، وكنت وقتها مندوب شركة - لخدمة المصلحة مائة السديتة، كان مأمور كشف الأتباع على ، وأصر وقتها بمصر مصرية ملهارة هذه البائلة بانكامل . كان قد مهدد بالوثائقية قبله أثناء المصلحة الواحدة صهبا، ويرفض توميل رئيس مخزن 40 مستهدفات الوثائقية " أن يستدفع معاينتها في اليوم التالي ويصمها في جرة التفتيش الجبركي وإلغاله بمعرفة .

أبداي عليا وإيادي سطة

أحد المحضون إلى أن بنى قاهرة العرشه الزادته بطريقه متوحشة عن ذي قبل، وأصبحت الشان المتخمسطين لسديتية مبالغة - اللفسدين، وإضاف إلى ذلك بكمي رئيس شركة DATA CENTER وسافر في يومه، كان ذكر أسماء عدد كبير من المؤلفين الجبركيين نوات الأبداءية والنظمية - والإحصائية، روف حسين رئيس الشركة الجبركية لجمارك الإسكندرية والمصلحة الغربية وأنه منذ بداية عمله كان أمين ومجتهد في عمله وكان يرفض حتى الهدايا وكان سياسته من ضمن حضور المؤتمر .

الحلال

كان مكى إلى الشان - مكانة برفوة وجميلة ، ولكتها في نفس الوقت ليت لنا مدى خطورة الوضع الدرامي بالجمارك كغالب أنه كانته قد مهددته جبركية في تدريس الجماعات الجبركية ومع الشهادة 200 قبل ، أن أفرجني بعد الخبر يقول له " أنه من الآن أن يأخذ مليا وأجدا، لأن يذهب وشوة وأموال حرام، وأن استسقت ويذهب يفرق لنا وأرجوا أن تصالحنوني على ذلك ... " .

وأضاف حديثاً بلس من كلامه، وأصعب يتعامل على مدى مدام كان ماله معلومة فيها احترام وشهد - وب أن أجيبي به و بعد مرور عام كانا مثلاً تقديم مهلة جبركية شهادة جبركية وفي عينة جديدة بعد ثلاثة - يقول لحديث " أين المعلوم " فقال له " أذا سبق لك رفض أي مبلغ على أي شهادة تقدم، أن الذي جئتك ترجع في كلامك، فقال له الأخير لم أستطع العيش بمررتي والجمارك، مدام كان قد أتت بديلة جاز على عاتقها - وأنا نقض من خزيته المصلحة أكثر من مرة في الشهر، فكيف لا تستطيع العيش بكل هذا المال الحلال ... وأنا لن أعليك أي مال وأتضمن لك البعد من الجرام " حتى لو طلعت مصالحي "

أرض القسيلة

استأذت علي عبد الرزاق ، أنه أرفع أناقراً مجلة انترايمصلياً بانتظام ، وأنا أنكر اعتادته له كشخصين شاعريين ، وكشخصين شاعريين ، وأنا يوم يعطى في البهارات، وكاناً صانع، ليس فيه أي مبالغة أو معاناة والبداء باله، ولعزيتي أنا الشخصية " من خلال العمل، ومعاتلتي له في المؤتمرات والدولت، وإلا كان ما كنت قد أفتضيت أدا، فحق قد المليف العام حق دستوري وقانوني، مدام كان قد تقدم بوضوحياً طلبه المصلحة العامة " وأنا غيرتي لجنحا في ذرع

عشرات الضفائل ، ونسأل أهل الدوام وأن يتقبل أفعالنا، وتدعوأنا وتوالتل للانضمام لجماعة أهل الصيلة .

دكتور مصطفى

منذ عدة سنوات ، كان الدكتور أحمد عبد المصطف قد اتصل بي بليفونيا ، لأمر ما أن أتذكره وقبل نهاية حديثي ، قال له " يا دكتور .. أنا أبحث للانضمام لأهل الصيلة ... " كانت تصلي جماعة ملهاش في البصاية " : قال لي " وما هي شروط الانضمام ؟ " قلت له " أنت تصلي أربع ركعات أو ، وبعده تصلي عشوا ... " شكك بصوت عالي وجعل وقال : لا يا عادل . القليل مندر شكك عليك ... شروط الصيلة عنكم ، هو أن تصلي ركعتين بس ... مث أربعة ركعات " .

خطر مصر في خطر

يعد أهل المدينة ما أصابني من ضرر نفسي كبير ، بعد أن تعرضت مني مجلس الشورى ومباني أخرى مجاورة الحريق ، وتكررت أن حزنا كبيرا من موثيتي لم تم تقعا، فلما تم مواليع شارع أفراس الأجمال المتفرع من شارع القصر العيني بسى المنيرة بالقاهرة، وهو ذات المواليع الذي يقع فيه محكمة جبرية وروز اليوسف، وكنت وما رأت أحد الأتباع هذا الشارع وانطقت بها كما فيها مجلسي الشعب والشورى وكفى دار الجاهل، وقد تمت بهذه الزيارة الجهادية من ثلاثة شهور تقريباً؛ بعد أن أودعت كل مستندات خاصة بطلي تحقيق مع قضية تسبب في وفاة زوجة الزيان العبروني " .

قلت للأطباء، وأخبرهم أنني لم ألتقي كان أسماها بين الحكمة وقد ردت أيضاً ضريح سعد، ثم رجعت مكرراً إلى القصر العيني، ثم توجهت إلى حي حاردين - سبتي - وعرجت على شارع معلل السكر، ونظرت إلى مرل أنبال خال والى - فتحيه هام - والتي كانت تستدقني في العيصر سبوا، وأنا في الرحلة الإنسانية، وهذه كانت رحلتي أقوم بها وحدى من الإسكندرية إلى القاهرة، كانت مرة كثيرة على أن أتولى في كل شارع الجبركية، فبدأت النحاس باس، وأتفرع على قصر فواد سراخ عبد الله، شياش وإسكفة في 11 شارع أحمد باشا، وأمت نظري بالمصير والوفيات العبروني، وأشجارها والأشجار النارية، وفي كل جبركي من عمر أو يذهب إلى الفارج لنزله، ولرى السيارت القليلة التي صارت خصاصة ملية تصدور منها وبهجها بالخارج في أوائل التسديتات وكان أن بدأ سياره بألوار حشبة لهرشال روميل ؟ وأقبل عودتي الإسكندرية لغيت إلى أشهر حتى لتتولد وجبة الغداء وهو ملد في شوشة .

قلت أن من موثيتي وكتراتي قلقت مع حريق مني مجلس الشورى ومباني أخرى بجوارها، ومزاتل ذاكرة الأمل تمر بليدي أبناها، فلما أوأبب الجمعية العظيمة لجمارك الإسكندرية، والتي بنيت في الصامع التي صممت عن باريس وأواب قصر الإليزيه بفرنسا، والكابري التي شيدت في مهد أسرة محمد علي، أين أبواب الجمارك والتي كانت كعفة في الصناعة والتقال، وهذه الأبواب ليس لها مثل في أي نقول بخاصة من تلك الأبواب الموجودة في قصر الإليزيه بفرنسا، وأصور روما إيطاليا، أين هذه الأبواب - أذا الأمصال، قال أنها خلعت تم بيها لشركة حدية، في 1 باله أليكيم كيتي نظرون ميثاء الإسكندرية على حساب أرت الوبن، هذه الأبواب شلها بقوق المهارات، كيتي نسمك الكمية تسمى كيتي ؟ أنكر في أوائل السديتات حينما كنت أعمل في ميثاء الإسكندرية، كان يبهزني مكان الميثاء - كل جزه، في كل يبهزني، بما في ميثي ديوان الميرمر وإنكروا أن السيد العبري السديت مدير عام القنصاوس الجبركي بجمارك إسكندرية ، كان يأتي بولابه، ياسر بصمام، وكان كل واحد منهم يحرك شلطة من ذلك السيد (باب 14 جمارك) بكتنا بديه، وكان الباب من رة صممة يتحرك مع هنين الطظين، تصدروا ؟ لقد فعلوا هذه الأبواب عريضا 9 متر، وعمود، وأبواب ببارك عريضة في حدود 7 مترا، وكذا في سبيل التطوير، ويصمنا أراشد شركة تومسك لإخراج طرذ عريضة 20 متر من أذا المضاف الجبركية مسطرت إبارة الميثاء، أن تلزع أذا الأبواب، وعدم جزير من المضاف لإخراج الطرذ . نفس الشلطة مع أبواب حدية حيوان الإسكندرية ، فاستبدلت هذه الأبواب ببابا أخرى مثيلة ؟ من يحاكم من ؟

من يحاكم من ؟

إن تعمير نطع هذه الأبواب الجبركية بميثاء الإسكندرية جبرية كية ، لا بد من التحقيق فيه ، وبمعرفة الأتباع ، لا يمكن أن نسمع لفتحة أن نقض على البائلة في تاريخه وذكرته الأمصال، كما تعرض له قصر الكمية بترتيم الوثائق والجمع ثلثات من البيوت والأراضي في مصر، كالنا حريق دار الألباء القديمة بسلام باشا، كالنا تمسك بطلع أبوب قصر عابدين ؛ ولحظته بفسلوا أبوب من ، الاستمات الصانع ، كالنا ما يقيم به رجال القذوف من البنك من شراه الطغرات الأتباع والقبائل الفخمة وتومندوا إنشاء عمارات عصرية لاستساقيات علم البتاء والجمال ، والجمارك وأنداكوا الشركة بإشراف شارع سيدوا قبل أن يهدم ؟

ولعل بعد هذا الحراب ، موارث الكمية تريد ترشيح وزير الثقافة (أنان المديح) مارقو حسني من مكى على أن يسمه الثقافة والبيسكو ، وما على من يدرد سرق فيها الأثار وتحرقت ذاكرته، ولا يعرف رجالاته كيفة إضاح حريق في مهده ، عار ملينا الاستمرار في الترشيح والتأييد له لا بد من سحب ترشيحه وتأييده . لا بد من ترتيب البيت من الداخل أولا ، والله أعلم بالصمر .

هزات أخيرا

كتب الأستاذ المستشار الدكتور البيومي محمد البيومي نائب رئيس مجلس الدولة مقال جميل منذ أيام جبرية الأستاذ البيومي، تحدث فيها عن نظرية الجمعية الأخلاقية التي ابتدعتها الجبركي في كتابات عبقهم مناسمهم منذ سنوات قليلة . ويذكر أن الشاعر حافظ إبراهيم ذكر من أكثر من 70 عام أن أسبق من الغرب في طرح هذه الفكرة ، حينما قال في بيت شعر له نغذ كان فينا الظلم فوضي نهيفت حواشيه حتى باتت ظالما منتظما

مراسم الاجتماع السنوي الأول

أعضاء الجمعية العمومية للإتحاد العربي لمرحلي البضائع واللوجستيات

تغطية/ محمد صابر



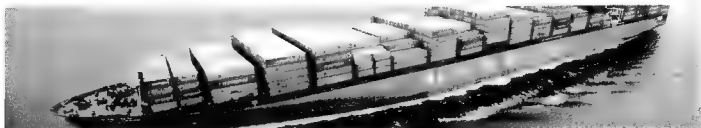
تحت رعاية معالي الدكتور/ أحمد جويلى الأمين العام لمجلس الوحدة الاقتصادية العربية وبمقر الغرفة التجارية المصرية بالاسكندرية أقيم الاجتماع السنوي الأول لأعضاء الجمعية العمومية للإتحاد العربي لمرحلي البضائع واللوجستيات وذلك بحضور الأستاذ/ أحمد الوكيل رئيس مجلس إدارة الغرفة التجارية واللواء/ مازن نديم رئيس الإتحاد وممثلين 14 دولة عربية وذلك لبحث سبل التعاون بين الدول العربية في المجال الاقتصادي وتجنب أية مؤشرات أو عقبات مستقبلية قد تواجه مرحلي البضائع واللوجستيات هذا وقد افتتح الاجتماع اللواء/ مازن نديم معرباً عن ترحيبه بالحضور من الدول العربية متمنياً دوام التوفيق للإتحاد وبين نديم أن موافقة وحرص أ/ أحمد الوكيل رئيس الغرفة على نجاح الاجتماع تأتي مواكبة للترابط العربي وأن يكون الاجتماع الأول للإتحاد العربي لمرحلي البضائع واللوجستيات بمقر الغرفة التجارية بالإسكندرية.



مع التوصية على انتخاب العضو الفعال وأشكر كل من ساهم في تفعيل الإتحاد وكذا أشكر أ/ مصطفى خميس سكرتير عام شعبة النقل الدولي لجهود الواضحة في تفعيل ورشة الإتحاد وأعلن أ/ أحمد الوكيل بتشريف وإستقبال غرفة تجارة الإسكندرية لأول إتحاد عربى لمرحلي البضائع وأن الإتحاد الجديد تم في 15 يونيو بهدف الإسهام والتكامل في مجال النقل متعدد الوسائط وخدماته وبالإصالة عن نفسى وبالنيابة عن أعضاء مجلس الإدارة تشملى لكل الأعضاء من الدول العربية تحقيق الأهداف المرجوة في نجاح الإتحاد بإعتباره من الاساسيات لكافة الأعضاء المنتمين إليه ولأنه من ضمن المنظمات الفاعلة مع وضع الأهداف المرجوة له ومن هنا يتعين علينا ذكر جهود معالي الدكتور / أحمد جويلى الأمين العام لمجلس الوحدة الاقتصادية العربية على مجهود المبذولة في كافة الطرق التي ساعد وساهم فيها لرفعة الغرفة، وفي مناقشة الاجتماع الأول بين الأعضاء تم قبول أعضاء جدد في نفس اليوم وإختيار مقر الإتحاد الدائم مع تحديد رسوم الإشتراك للإتحاد وتكليف عضو من أعضاء مجلس الإتحاد، كما حس مندوبي الدول لإخراج إلتحاد في شهر أكتوبر المقبل وذلك لبدء الإتحاد ووضع ممثل دولة تونس أن هناك إقبال من الشركات التونسية بفاعلية وإيجابية وتونس تعتبر مركز الفياتا بين المغرب والجزائر، كما بين القبطان محمد سبيته من (فلسطين) أنه تم عمل ندوات للنقل متعدد الوسائط واللوجستيات وأنه إخطل الأمر عند بعض الناس بالنسبة للإتحاد ولكن تم توضيحه وتعتبر الندوة البحثية في الأكاديمية العربية خير دليل حيث وضحت أن كلمة مرحلو البضائع معناها باللغة الإنجليزية Forwarders وبين سبيته أن الإتحاد بين الدول العربية يضمن المواصلة الفعالية بعيداً عن روتين الحكومات وشركاتنا قائمة على جهود ذاتية وتعتمد على Forwarders وإذا نظرنا خلفنا نحو اليمين واليسار ونرى قراطينا لم نتقدم خطوة واحدة، ومرح مثل السودان أن السويان لها وجود وحضور في كل مؤتمرات ومحافل النقل العالمية، وأن هناك النقل متعدد الوسائط ومن خلال مجلس الوحدة الوطنية بين وجهونا كرابطة واحدة، وأختتم الاجتماع اللواء/ محمد محسن الأمين العام للإتحاد موضحاً تأكيداً على ماضى به اللواء / مازن وهو أن الإتحاد وإنشئ بناء على مجلس الوحدة الاقتصادية وصرح الدكتور / أحمد جويلى أن الإتحادات تنشئ من خلال منطلق ثلاث دول عربية ومجلس الوحدة الاقتصادية لايمثل كل الدول العربية ولكنه يمثل 9 دول عربية فقط وبهذا فهو إتحاد نوعى متخصص كونه إتحاد عربى يعمل تحت مظلة

الوحدة الاقتصادية العربية وأنا أوصى بنتائج ونشر كل فاعليات الإتحاد العربى ومن الجهوريات المبذولة دعم دبلومة الفياتا بالأكاديمية والتي ستدرس من أول العام المقبل وفي نهاية الإجتاع تم مراسم الانتخاب للجمعية العمومية والتي تبنت أعضاء مجلس إدارة الإتحاد العربى لمرحلي البضائع، مصر- اللواء / مازن نديم والمهندس/ مدحت القاضي سوريا- الأستاذ/ إباد النجار والمهندس/ وسيم الصسامي العراق- الأستاذ/ تمام سلامة و الأستاذ/ عبدالقادر ذاكّر الأردن - الأستاذ/ عصام حمدي السقا ليبيا - الأستاذ/ السيد ناصر القدام تونس - الأستاذ/ توفيق لحاج سليمان لبنان - الأستاذ/ حسين طاهر الامارات - الأستاذ/ عبد الرزاق محمود عبدالله عمان - الأستاذ/ عامر بن اليث البحرين - الأستاذ/ هدى محمد جناوى الكويت - فاتم عبد الرحمن فلسطين - قبطان /محمد نيب السودان - عبد الرحيم الناصري السعودية - الدكتور / محمد عبد الحميد البخارى

HYUNDAI MERCHANT MARINE CO. LTD.



EBX

		VOY	Odessa	Constantia	Istanbul	Damietta	Jeddah	Singapore	Shanghai	Ningbo
EASTBOUND	H. Dubai	001 E	24-Aug	28-Aug	30-Aug	04-Sep	08-Sep	18-Sep	23-Sep	27-Sep
	W H 603	005 E	31-Aug	04-Sep	06-Sep	11-Sep	15-Sep	25-Sep	30-Sep	04-Oct
	Ningbo	068 E	07-Sep	11-Sep	13-Sep	18-Sep	22-Sep	02-Oct	07-Oct	11-Oct
	Mana	614 E	14-Sep	18-Sep	20-Sep	25-Sep	29-Sep	09-Oct	14-Oct	18-Oct

MED

		VOY	Gence	Barcelona	Fos	Damietta	Jeddah	Port Kelang	Singapore	Chinha	Shanghai
EASTBOUND	Efficiency	046 E	28-Aug	30-Aug	02-Sep	06-Sep	10-Sep	20-Sep	21-Sep	25-Sep	27-Sep
	Mosai	065 E	04-Sep	06-Sep	08-Sep	13-Sep	17-Sep	27-Sep	28-Sep	02-Oct	04-Oct
	Chateau D'Iff	003 E	11-Sep	13-Sep	16-Sep	20-Sep	24-Sep	04-Oct	05-Oct	09-Oct	11-Oct
	H. Supreme	002 E	18-Sep	20-Sep	23-Sep	27-Sep	01-Oct	11-Oct	12-Oct	16-Oct	18-Oct

		VOY	Shanghai	Ningbo	Hong Kong	Chinha	Singapore	Port Kelang	Damietta	Gence	Barcelona	Fos
WESTBOUND	Chateau D'Iff	003 W	18-Aug	18-Aug	20-Aug	21-Aug	24-Aug	26-Aug	06-Sep	11-Sep	13-Sep	16-Sep
	H. Supreme	002 W	23-Aug	25-Aug	27-Aug	28-Aug	31-Aug	02-Sep	13-Sep	18-Sep	20-Sep	23-Sep
	H. Kennedy	012 W	30-Aug	01-Sep	03-Sep	04-Sep	07-Sep	09-Sep	20-Sep	25-Sep	27-Sep	30-Sep
	Chinha	087 W	06-Sep	08-Sep	10-Sep	11-Sep	14-Sep	16-Sep	27-Sep	02-Oct	04-Oct	07-Oct

MEX

		VOY	Valencia	Barcelona	Gence	Fos	Damietta	Port Kelang	Chinha	Lianyungang
EASTBOUND	VERDI	008 E	24-Aug	26-Aug	27-Aug	29-Aug	04-Sep	14-Sep	18-Sep	21-Sep
	ROSSINI	004 E	31-Aug	01-Sep	03-Sep	05-Sep	11-Sep	21-Sep	25-Sep	28-Sep
	BELLINI	002 E	07-Sep	08-Sep	10-Sep	12-Sep	18-Sep	28-Sep	02-Oct	05-Oct
	PUCCINI	040 E	14-Sep	15-Sep	17-Sep	19-Sep	25-Sep	05-Oct	09-Oct	12-Oct

FOR MORE DETAILS & BOOKING PLEASE CONTACT

MITCHELL JR. SERVICES

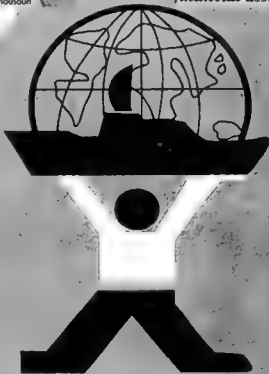


*** Support Commercial Vessels
calling on Egyptian ports**

*** Dispatch Cargo (Loading / Discharging)**

*** Ready to replenish bunker - luboil**

*The main function is saving time for
shipowners, as well as protecting their
interests and providing
financial assistance*



Mitchell JR. Co. Egypt

PORT SAID HEAD OFFICE : Memphis & Bahi Street, P.O. Box : 1217

Tel.: 20 66-228 590 - 338591 /2/3/4 - Fax : 2066 - 235 508 - 338594 - Tlx: 631573 LAMU EG

Email: mitjrson@ibc.net.eg

mitjrson@bec-online.com

U.S.A.-BRANCH: Tel.: 001-410-5869548 - Fax: 001-410-5869549



ميناء دمياط

DAU ET A PORT AUTHORITY



تسعى للتطوير في جميع المجالات



تحت إشراف مديراء تجربة في الأولى من موعدها في الموانئ المصرية والعربية وذلك لإختبار أسلوب جديد لرفع العائدات البحرية بواسطة السائت الهوائية حتى وزن 7000 طن.

حيث أمان اللوا بحرى/ حسين الهرملي رئيس هيئة ميناء دمياط أنه في إطار تهييحات المهندس/ محمد لطفي منصور وزير النقل بحسوبة تحقيق أعلى معدلات أداء مع توفير أقصى درجات الأمان في التعامل مع الوحدات البحرية والعائدات سواء في الإبحار أو عمل الصيانة أو الإصلاح .

لقد تم التنسيق مع أحد الخبراء البحرين لإستخدام وسائل هوائية في تنفيذ إختبار عملي لرفع بعض العائدات بميناء دمياط.

هذا وقد سبق ذلك تنفيذ أولي في 2008/7/24 على لنش تطهير بالميناء وكانت النتيجة جيدة جداً ولم تتكلف الهيئة خلالها أية تكلفة مالية.

وفي خطوة رائدة قامت هيئة ميناء دمياط الثلاثين 2008/8/18 بتنفيذ التجربة في حضور جميع الجهات المعنية والمتخصصة في هذا الشأن والتي يتوقع أن تستفيد من أدائها ومنها هيئات الموانئ والهيئة العامة لنقل النهرى والترسبات البحرية وكليات الهندسة البحرية.

وهذا الأسلوب يحقق القدرة على صيانة العائدات البحرية دون الإحتياج لرفع سفن أو حوض عائم أو جال أو منطوق.

إختيار فرع الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات أفضل فرع

في ميناء دمياط ... صرح اللواء بحرى/ حسين الهرملي رئيس هيئة الميناء بأنه كنتيجة طبيعية للجهد الرائع والتفاني الواسع والمعنوي في العمل وتفعيل دور هيئة الميناء بمتابعة ودعم جميع الجهات والمصالح والشركات العاملة بالميناء ... فقد حقق ميناء دمياط أعلى مستويات الأداء التي يؤكد عليها دائماً المهندس/ محمد لطفي منصور وزير النقل.

و أحد أهم النماذج الفعلية لذلك ... ما حققه فرع الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات خلال الإحتفال بالعيد السنوي لها.

بإختياره كأفضل فرع تابع للهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات من بين فروع الموانئ الأخرى ... وذلك كما أشاد اللواء/ الهرملي بالدور المتميز والإدارة المتميزة للمهندس/ عزت عبد الهادي رئيس الفرع بالميناء وجميع العاملين معه وتحت رئاسته وذلك لحصوله على المركز الأول بين رؤساء الفروع ولسمعة الدائم لتجهيز الفرع وإعداده للحصول على الأيزو 9001 لتيسير إضافة جديدة ومميزة لإمكانيات الميناء تصاف إلى أوجه تقدريه.

و في السباق نفسه ... أضاف المهندس/ عزت عبد الهادي بأن الفرع يشارك حالياً في المرحلة الثالثة والثانية في المسابقة الدولية بفرنسا وذلك بعد فوزه بالمحطتين الأولى والثانية بنفس المسابقة مثلاً وحيداً لجمهورية مصر العربية ... كما أشاد بالتعاون المثمر والمستمر الذي يجده دائماً من جميع الجهات ... والذي يدعم مسيرة العمل والنجاح بالميناء وصملاً إلى العالمية بالفعل وليس بالقول ليصبح حقاً ميناء الماضي والمضمر والمستقبل.



الهندسية للمحاويات

ش.م.م

أنشطة الشركة :

شحن وتفريغ :

مزاولة أعمال الشحن والتفريغ لسفن البضائع العامة والمبارات.

خدمة تشغيل ساحات :

مزاولة أعمال تداول الحاويات والأنشطة المرتبطة بها من أعمال التحميل والتفريغ والتستيف والنقل والتشغيل بالساحات لكافة أنواع الحاويات الواردة والمصدرة.

خدمة الحاويات :

- خدمة نظافة وصيانة وإصلاح الحاويات العادية
- خدمة صيانة وإصلاح الحاويات المبردة
- خدمة اختيار ما قبل الرحلة للحاويات المبردة (PTI)
- خدمة تشييد ومن الحاويات الفولاذية



www.ship-crew.com

٨ شارع محمد رجب (اتحاد ملاك البستان) خلف فندق ميكروي - سابا باشا - الإسكندرية
تليفون: ٥٨٤٢٣٩٨ (٠٣) تليفون/فاكس: ٥٨٤٢٥٢٨ (٠٣) ص.ب: ٢٢٠ ميدى جابر - الإسكندرية

السحب المباشر من الباخرة على وسائل النقل



بقم/ كامل محمد التجار رئيس مصلحة الجمارك الأسبق

على مدار السنين كانت مصلحة الجمارك تسعى قدر الأمكان لتحقيق هذه الأمنية العزيرة لإزالة التكدس داخل الموانئ لكي تصبح بحق معبرا للبضاعة ، وفي هذا المجال طبقت نظام الإجراءات الأولية ونظام جاري الاستلام ، وجارى التفرغ ، وتحت الشكة (قرار 46) ، وكذا هذا النظام الأخير ولا يزال يطبق على بعض السلع وفي الحالات وبالشروط الواردة بالمادة (5) من اللائحة التنفيذية للقانون.

وأخيرا وقد مسك الفتام بعض هذه اللاتحة وهو نظام " الإفراج المبقي " لجميع السلع وألصاف المستعملة والأستوكات وأصناف الفرز الثاني ومادونها والأصناف التي ترد بشمار متعددة إلا إذا أقر المستورد بتطبيق السعر الأملى على الجميع ، وبصفة عامة لا يطبق مذ. النظام على الرسائل الغير مصمومة ببيان تحببة تفصيلي.

وتطبيقا لهذا النظام أصبحت إجمارك تليل تحصيل الضرائب والرسوم على ضوء المستندات قبل وصول البضاعة أو قبل تعريفها ، ورغم أنه من الأولى تطبيق هذا النظام على ما تم تربيده لا أن بعض الموانئ الجمركية لا تستويب لرغبة من يطلب الإفراج بنظام الإفراج المسبق على البضاعة التي يتم تعريفها رغم استكمال المستندات الأصلية المطلوبة للإفراج النهائي.

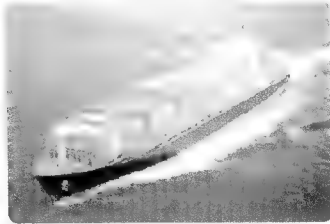
والعجب من ذلك أن بعض المتعاملين لا زالوا يظلون بتطبيق القرار رقم 46 من الإفراج المسبق أسير بكثير ويجهلهم لمشاكل الناجمة عن كسر القرار عند العجز عن تدوير عدد كاف من وسائل النقل ويتناسب مع معدلات التفرغ من الماخرة.

ولقد أن الأران لإلغاء النظم السابقة جميعها وتسمية النظام الأخير بالمسمى الصحيح وهو " لسحب المباشر " سيكون السحب بعد سداد الضرائب والرسوم الصارية يوم وصول الباخرة وليس قبل ذلك تجنباً لإعادة حصة الرسوم وبسداد الفرق أو استردادها ولكننا نعلم حجم المعاناة التي يواجهها من يحاول أن يسترد الضرائب والرسوم وما جدياً أو تمت المعالجة في حالة المسار الأيمن بموقع صاحب الشان ونقل الحاويات اليه بالسبل الجمركي أو فوق وسائل النقل ويكون ذلك بنسبة 110% عشرة بالمئة عن حاويات الرسالة وعلى أن يتم تحديد رقم الحاوية التي يقع عليها الاختيار بواسطة الماسب الأملى فلذا يتم حمايتها ويوجهت مراقبة يتم الإفراج عن باقي الرسالة دون معاملة.

وعندنا لأصحاب المسار الأخضر الذين يتم الإفراج لهم دون معاملة وقد أصبحوا حالياً ألقضية تتعدى 60% سنون بلتة.

ولزبد من التيسير والسعرة في إتمام الإجراءات أتاحت مصلحة الجمارك الفرصة للمستوردين أو المصدرين لأدراج بيانات الإفراج الجمركي من خلال الأنترنت من مكاتبتهم الخاصة أو من المراكز المطورة وسهحت للقطاع الخاص إنشاء مراكز أوجيستية لأعداد الإفراج الجمركي الأملى بحيث يقتصر دور الجمارك على مراجعة هذا الإفراج بعد إرفاق المستندات المطلوبة بالملف ، وبصبح بذلك زمن الإفراج دقائق معدودة وليس ساعات أوأيام وبصفة خاصة بعد تفرغ نظام أسداد الألكتروني للضرائب والرسوم من خلال المصارف

والله اعلم بالصواب



على الصورة السابقة لم تعد الجمارك معوقة للمستورد أو المصدر بل أصبحت جذبة للاستثمار بعد أن أعطت المستورد والمصدر الفرصة في إعداد الإفراج الجمركي بنفسه من خلال الحاسب الأملى للجمارك

ولكن من أجل المزيد والمزيد من التيسير

1. نرجو أن يتفضل معالي وزير المالية بإصدار قرار بإعادة سعر الحصر على أساس متوسط أسعار الصرف التي يبيعها البنك المركزي خلال الشهر السابق (12 سعر)
2. من أجل تشجيع تطبيق نظام الإفراج المبقي نرجو حذف مصاريف التفرغ من القيمة للأغراض الجمركية وذلك حتى لا يمارد تضريب الرسوم بعد الحصول على المستند الفعلي لمصاريف التفرغ بعد وصول البضاعة، علماً بأن نص المادة (22) من قانون الجمارك ينص على أن تكون القيمة حتى ميناء الوصول أي القيمة سيف و ليس cif landed
3. كما نرجو تغيد وعد سيايات بقبول الضرائب والرسوم بخطاب ضمان لمدة شهر ولعل انضمام جمهورية مصر لكتاتفة كيرتو التي أوصت بهذا التيسير تكون مشجعا لاستصدار القرار الذي يسمم بشكل كبير في السحب المباشر.
4. نرجو من السيد الأستاذ أحمد فرج سمودي رئيس المصلحة أن يصدر قراراً بإعداد بطاقة لكل شاحنة يوضع بها اللون الفارغ والوصلة القصوى حتى يوفر الوقت الضائع يومياً في وزن السيارات وكذا نعلم طابور الانتظار خارج الميناء ومن المؤكد أن الوقت الضائع يرفع أجرة النقل.

5. نرجو من السيد الأستاذ / علي عبد الرزاق رئيس قطاع النظم والإجراءات أن يتفضل بإصدار التعليمات اللازمة للإفراج عن الحاويات بضمان التوكيل المأمني لتوفير الوقت المصانع في تقديم ضمان بإدارة الحسابات واستردادها وأخر بالتوكيل المأمني بقيمة الحاوية علماً بأنه جاري حالياً الاتفاق مع شركات التأمين لتأمين على الحاويات بقيمتها لصالح التوكيل المأمني والرسوم الجمركية المقررة عليها لصالح الجمارك وذلك نظير تحصيل قسط التأمين بالتوكيل المأمني عند الرغبة في سحب الحاوية.

6. من المؤكد أن السحب المباشر ليس في صالح التوكيلات للملاحة وسوف يحرمها من أجور الأرضيات وفرصات الحاويات ولكن لعل تشجيع تجارة الترانزيت غير معد الوجهة يعطى هذا الموقف وفكاً مصريين وأجانب يسخدم أن تكون الموانئ المصرية على ساحل البحر الأبيض المتوسط مركزاً لتجارنتهم الدولية.

7. الجهات الرقابية وعلى رأسها بالطبع الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات لا تلتزم بتقنيات بالنسبة للفحص، فنرجو إعلان التوجيهات اللازمة لتحليل والفحص لكل سلعة كما نرجو استبعاد السلع الصناعية التي لا تلتزم الأمن والأمان من المرفق (8) أو إخضاع باقي السلع الصناعية لهذا الإشراف على المنتجات المحلية والمستوردة على السواء

هذا طبع نقيا بل قد قدم لنا الجيب تحت قيادة الرئيس محمد حسني مبارك.

لظروف طارئة نعتذر عن تقديم مقال
الأستاذ/ نشأت الديهي في هذا العدد
وستواصل تقديم مقالاته في الأعداد القادمة
بمشيئة الله

كيف إستقبلت مصر رمضان هذا العام ١١٩

بقلم / ولاء حمزة

قال تعالى "شهر رمضان الذي أنزل فيه القرآن هدى للناس وبينات من الهدى والفرقان فمن شهد منكم الشهر فليصمه" صدق الله العظيم

- فغياض المسمراتى كيف أصبحت "الحاجة أم الاختراع" ؟
- موائد الرحمن زمان كانت مهرجانا للحب والتقوى والإيمان ؟
- دعوة السيدة سوزان مبارك لتوحيد الجهود لإطعام الفقراء فى ظل الغلاء ؟
- إحباط أمل المواطن المصرى من قرار موعد بدء العام الدراسى لهذا العام ؟



من لم يستطع الصوم ارض شديد أو لفرق وضيق اليد .. وكذا أشار .. سيد حجازى أن هذه العادة تثيرت كثيرا حيث أنها اختفت من القرية ونقل الفلاحون من المدينة عادة الإنتطاء وإبتكفاه على الذات ولكن من رحمة الله بعبداه أن هناك بعض من فاعلى الخير يحيا هذه العادة في المدن وإن كان هناك عدة قرارات تصدر كل عام قد يعجبها مرة أخرى لعدم توافر تصاريح بالكرهياء وأريد أن تكون في مكان لا يهمل إنساب الخور وكان الدور منساب ولا مشاكل فيه وأريد أن ينظف المكان أو بأول وكان المدينة نظيفة وسيف تلتها موائد الرحمن فصلحة من هذه الحرب الغير مباشرة على هذه الموائد ؟

فبدلا من دعوة الموائد لابد أن يكون هناك تيسير حتى لا يكون هناك في الشهر الكريم جانح أو محروم ..

استجابة دعوة السيدة سوزان مبارك من قبل كل الجهات فى ظل تنشى الغلاء
فى ظل حالة الغلاء التى يباتى منها المواطنين وجهت السيدة سوزان مبارك خطابا إلى وزارة التضامن الإجتماعى والجمعيات الأهلية ومنظمات المجتمع المدني طالبت فيه بضرورة توحيد الجهات لمساعدة الفقراء وتوفير الطعام لهم والتخفيف عنهم فى شهر رمضان ومن أبرز مظاهر الخير من موائد الرحمن والتي ينفق عليها فى القاهرة فقط ما يقارب 300 مليون جنيه بينما لا يتم تكاليف موائد الرحمن فى كل محافظة أخرى بعيدا عن القاهرة وفى اتجاه أصحاب موائد الرحمن إلى تقديم الغداء فى أحد عشر قرية حيث عانت من جوع فكرة بنك الغداء ومقايض الطعام التى يتم توزيعها سرا على مدارالغراء ..ولمحتاجين خلا من إيدار الأموال ولم يطالب رجال الأعمال لإفاء موائد الرحمن ولكنهم طالبوا باستمرارها ولكن بشكل مقدر على أماكن محدده مثل التجمعات العمالية الجديدة مثل برع العرب والمناشر من رمضان وفى هذا الإطار هناك العديد من الجمعيات بين ممكلى الجمعيات الأهلية والمنظمات المدنية لتوحيد الجهود لتوفير الطعام للفقراء خلال شهر رمضان مع تقديم عملة الزكاة فى ظل تنشى الغلاء

لماذا لم تستجيب الحكومة لتنشى الشارع بتأجيل موعد بدء الدراسة ١١٩
لقد استقبلت المدارس خيرا وطرحوا علينا أملت الحكومة المصرية أنها تدرس بجدية تأجيل الدراسة إلى ما بعد عيد الفطر تخفيفا للآباء من المواطنين ثم عاد رئيس الوزراء .. ب نظيف ليعلن أن هلال الدار الدراسى يبدأ فلكيا 20 سبتمبر والمسال الذى يطرح نفسه لماذا لم تستجيب الحكومة لتنشى الشارع حيث أنه من الممكن تعديل موعد إجازة نصف العام الدراسى أيضا تعديل امتحانات نهاية العام بكل من لديه أبناء في مدارس بمرح حديدا معنى الدراسة في مصر بمرضمان فهذا ليس ظلم لشهر رمضان الكريم فلنالك يدرك أن حرب أكتوبر كانت في شهر رمضان وكيف أن الروح أبات الغداء والإستشفاء والإنصارات حدثت في هذا الشهر الكريم منذ أيام الرسول صلى الله عليه وسلم ولكن الحال أصبح غير الحال مما يحثنا إلى وقفة وصعوبة ضمير مع أنفسنا!!

حيل جديدة للقيام بدور المسمراتى
لأن الحاجة أم الاختراع فقد لجأت بعض القرى والمدن في ريف مصر من العام الماضي إلى حيل جديدة لتعويض غياب المسمراتى التى اختفى في ظروف غامضة حيث كان يجوب شوارع مصر الحرسه ليلا وهو يردد "محمي يا تامي بعد الدائم رمضان كريم" ففى مدينة رافى بالقرية تم استبدال المسمراتى بإشارات ضوئية تصدر من مائة أحد المساجد الكبرى فى المدينة وإبردت محافظة جنوب سيناء ومدينة حلايب بالتفرغ على موعد السحور عن هريق النجوم بينما لجأت قرية طلماس بجندية شين القاطر بمحافظة القليوبية إلى صافرة أحد المصانع التى تستخدم فى الأساس لإعلان عن بداية دوريات العمل بالمصانع كبدل للمسمراتى أما قرية الجبلط فقد لجأ الأهالى لصوت الجاحوية لإيقاظ الصائمين للسحور!!

جيمركم يايمش رمضان باللاين ١١٩
صدر رئيس قطاع الاتصالات بمجلس الوزراء بالصف القويم أن الرسوم الجيمركية التى تم تسهيلها على رسائل واتسأب رمضان هذا العام الفريدة من 9 دول 316 مليون جنيه .. كما أنه قلر عدد العمل بالتوقيات الشتوى إعتبارا من منتصف ليلة الخميس 28 أغسطس الماضي بمناسبة شهر رمضان المبارك صرح بذلك .. محيى راضى المتحدث الرسمى باسم مجلس الوزراء ..

كيف كان شكل ومظاهر موائد الرحمن قديما ١١٩
من أجداد وأبورع ما خلفه لنا العصر الفاطمى هو موائد الرحمن حيث كانت تعد ليكل منها الفنى والمخير معا .. القيم وأيضا ابن السبيل وإن كان مع مرور الوقت اختفت هذه العادة الراسخة فى أذهان الكثير من المصريين من المدن ولكنها فى الريف ظلت أساسا من أسس الاحتفال بالشهر الكريم وفى إحدى كتابات .. سيد حجازى بالإخبار أشار إلى أن شهر رمضان كان يتحول فى العصر الفاطمى إلى مهرجان لفتى وإيمان حيث أن هذه العادة أو هذا المهرجان ظل مستمرا بكل تفاصيله حتى سنة 1952 وعندما قامت الثورة المصرية تيرت معها كثير من الأمور لمدة شهر شعبان من كل عام كانت البيوت الريفية تترأ استضافاتها تخصص قاعة لسيرة لاستقبال ضيوف قريشا ولطائفها ويتم تجهيز "الكرب" حيث كان وسيلة للدارى فى المناسبات ويتم تخرين السكر والزبدة والفرسوى والتمر ومن إعداد "الفرس" وهو نوع من الفطير الصغير المشوي بالسمن البلدى وكان يتم الاتفاق مع أحد قرأ القرآن وعقب الفطور ومساءلة الغرب بتر "الكرب" ويقطع باب القاعة ويخصص شخص يتولى التواجد باستمرار لاستقبال الضيوف ويبدأ "القرى" بالقرائة والأهل والأصدقاء فى تبادل الزيارات من بيت إلى بيت ويستمر قراءة القرآن الكريم وعندما يتوقف القرى يستريح ثم تبادل الحديث حول بيت الدنيا والأنداء وإصلاح وتصفية الحسابات بين المتخاصمين ويأمر على المياشين الفطير ثم الفرسوس ثم القرقة ويظل هذا المهرجان من أجداد حتى عهد السحور فيتبادل أهل البيت السحور مع القرقة ومع من كان باقيا من الضيوف ..

وإذا جاء آخر يوم من رمضان سراق كبير فى أكبر ساحة خالية فى القرية وتعد كل أسرة بلا استثناء غنية أو فقيرة "صية" الإفطار لتضعها فى السراق يجلس عليها رب الأسرة وبأولها وكل عابرمعهم ويتنقل الضيوف من "صية" إلى "صية" أى من صائدة إلى صائدة فى إفطار جماعى يحضره كل أسرة القرية أما ما تبقى من طعام فلهذا يحمل إلى



إنترناشيونال تدعوك للإبتسامه:

- غني بيسمال واحد هي الساعه كام ؟ فرد عليه : الساعه خمسة وخمسة فقال له الغني : طيب ما تقول عشرة وخلاص!!!
- قالت الزوجه الثرية لزوجها يوماً : لزم تطرد السائق الى غننا لأنه كان سيموتنى وإن اراكه مع مرتين . فرد الزوج : طيب نمطه فرصة ثالثة !!!

نصائح المرأة

نصائح 2008 لك إمرأة

ملف كامل عن الرشاقة في رمضان

- وجهك المصغر: يجب أن تكون في الوجبة الرئيسية في رمضان وليس وجبة الفطور
- وجهك الممتلئ: يجب أن تكون فيها الزايا التالية:
 - 1 - سلة القدم والامتصاص وتطوى شعوراً سريعاً وطويلاً بالشبع
 - 2 - متواها من السموات العرارية قليل
 - 3 - ذات كثافة غنائية عالية أي تحتوي على كثير من مكينات الغذاء. لثوان حيث أن امتصاص الغذاء أكثر فاعلية بعد ساعات الصيام الطويلة ، لأن الجسم بحاجة ماسة للغذاء.
- هذه الامساكات الثلاثة تتحجب من خلال:
 - البدء بتناول مواد سكرية سهلة الهضم والامتصاص وتعمل على رفع مستوى سكر الدم بسرعة ، وبالتالي تقلل إلى حد كبير مشاعر الجوع الناتجة عن نقص سكر الدم خلال ساعات الصيام

أنواع لحداء المكسب هذا:

- التمر والزبيب مع الماء
- عصير الورد
- أنواع العصاء المختلفة من قليل من قطع لعم أو سمك صغيره
- تناول وجبة كريبوبات مركبة (حبيب - مكرية - أرز -) بكمية قليلة من خلال من السلطة الخضراء بالباليون ويفضل الدجاج والسمك.
- التحلية من غير إما الفواكه الطازجة . أو حلويات مصنوعة من الدقيق والبيض والسكر أو حلويات اصطناعية لا تحتوي على السكر.
- يفضل التسلسل في تناول الغذاء بحيث يكون هناك فاصل زمني في تناولها وعلى فترات متقطعة.

السلطة ضرورية على الإفطار:

- يترك الأطباء على أن تكون الأطعمة المتأولة في الإفطار متوازنة
- فيجب أن يتضمن طبق السلطة الخضراء الطازجة لما تحتويه من

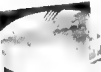


تناول طعاماً سائلاً في أول الإفطار:

- يستحسن لفتات في بداية الطعام تناول طعاماً سائلاً ثم بعد دقائق يستكمل طعامه لأن ذلك يشجع المعدة على القيام بوظيفتها بطريقة طبيعية وتبني إفرادتها بطريقة صحية من ضرورة تجنب الأطعمة اللينة والدهنية التي تسبب عسر الهضم.

الحلويات بعد ثلاث ساعات من الإفطار:

- يكون أسبب وقت تناول الحلويات بعد الإفطار ثلاث ساعات حتى يتم هضم طعام الإفطار جيداً وذلك لأن تناول كميات كبيرة من الحلويات بعد الإفطار مباشرة يؤدي إلى تخزين زائد من الحاجة في صورة دهون تحت الجلد وهذا يؤدي إلى زيادة الوزن والبداية وارتفاع ضغط الدم والكوليسترول .
- أهمية وجبة السحور:
 - أكد الخبراء أن أهمية وجبة السحور لأنها تنشط الجهاز الهضمي وتحافظ على مستويات السكر في الدم في فترة الصيام مشددين على تناول طعام الإفطار والسحور دون مشاهدة التلفزيون الذي يؤدي لتناول كميات كبيرة دون وعي ففائدة من الوزن .



الاجادات الغذائية المشهورة في شهر رمضان:

- تناول الطعام بهدوء ومضغ جيداً لتسهيل عملية الهضم.
- تسميع وجبتي الإفطار والسحور إلى أربع وجبات حتى يتم الهضم الجيد.
- التكييز بالإفطار والتخفيف ببعيد السحور فهذا يتيح الفرصة لإتمام عملية الهضم الكامل لطعام الإفطار ويتيح الفرصة لتقليل وجبة الإفطار في اليوم التالي.
- وأخيراً:

- ممارسة الرياضة بعد الإفطار بساعة وعدم النوم مباشرة حتى لا يتحول الطعام إلى دهون ونعاني من زيادة الوزن

- كلمات لها معنى :
- البرء مخبوء تحت لسابه.
- ما طار طير وأرتفع إلا كما طار وقع.
- الموعود النقية تطهر القلب.

ماذا تعرف عن مثلث جزر الشيطان؟

في منطقة في المحيط الأطلسي أشهر منذ عام 1954م باسم "مثلث برمودا" أو جزر الشيطان وذلك بعد حادثة إختفاء سرب من ثلاث طائرات كان يتخذ شكل الثلاث قبل إختفائها بسبب غير معروف للوحي. ومن العذرات الخفية فيه أيضاً الطائرة البريطانية "ستار ماجر" وتعتبر السفينة البريطانية "اتلانتا" والأمريكية "سايلوكوب" من أشهر السفن التي إختفت في هذه المنطقة في ظروف غامضة.

المسلمين وإقتران في عيون الصينيين

رحلة إلى بلد الكتاب "عنوان أول كتاب صيني حول القرآن الكريم والمسلمين لحافة "دهوان" التي أمضى 12 عاماً من حياته بين البلدان العربية وقد سجل فيه ملاحظات ليكون أول كتاب يتضمن مشاهدات لرجل صيني عاش في القرن الـ 18 منتقلاً بين بلاد المسلمين والكتاب مترجم باللغة العربية ويعد من أهم مقتنيات مكتبة بكين الكبير.

غرائب عالم الحيوان

- وزن قلب "الزرافة" يزيد عن وزن قلب الإنسان بـ 10 مرات وذلك حتى يتمكن من دفع الدم إلى رأسها، لعلالي بسبب طول رقبتها.
- أنثى النسر لا تضع بيضها في الحش ولا ترقد عليه بل تضعه على قدم الجبال وتتركه حتى يفلح بفعل حرارة الشمس.

من أجمل ما قاتلناه

- أفضل تدريب للاحتفاظ بالرشاقة هو أن تهز الرأس من اليمين إلى اليسار وبالعكس كلما قد إليك طبق شهي "برنارد شو"
- المذاكرة هي المفكرة التي نعملها معنا دائماً "بيكاسو"

فرحة الصينيين بإستضافة الأولمبياد

نشرت الصحف الصينية أنه بلغت فرحة الصينيين باستضافة "أولمبياد 2008" بأن أطلقوا على نحو 3500 طفل دنوا في الفترة بين 2000 والعام الماضي، أسم "أويون" ومعناها "أولمبيون" إستبشاراً بإستضافة بكين للأولمبياد 2008.

المنزل المقلوب

تشهد إحدى المناطق الصغيرة على جزيرة أويديهم الألمانية مشروعا معماريا شديدا الغريبة يلق فيه منزل بالكامل على رأسه ويقع المنزل للقلب في المنطقة التي يسكنها نحو 900 شخص على مقربة من أكبر المعارض في ألمانيا والذي يجذب إليه كل عام آلاف الزوار ويأتي في إطار مشرع "العالم يلق على رأسه"

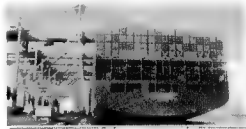
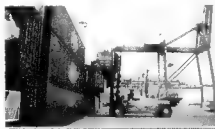
وقال رجل الأعمال المسئول عن المشروع أن جميع الأشياء في هذا المنزل ستكون معكوسة حتى يتمكن الزوار من النظر بشكل مختلف إلى الأشياء التي يتعاملون معها في حياتهم اليومية . أما السلم فسيفسكي الشئ الوحيد "غير المقلوب" في هذا المنزل!!!

حكمة العدد :

الابتسامه هي أقصر طريق للقلب من حواك

DCHC

DAMIETTA CONTAINER & CARGO HANDLING CO



FACILITIES

	Total Area	600,000 m2
	Container Berths	4
	Total Berth Length	1050 m
	Depth Alongside	14,5 m
	Container Quay Cranes	8
	Mobile Crane	6
	Rubber Tyred Gantry Cranes	10
	Forklifts	19
	Front loaders	18
	Reach stackers	6
	Reefer Plugs	50



DCHC has begun carrying out ambitious plan since 2006 by suppling two super post panamax quay cranes followed by other two besides , taking action in making study to increase water depth along side the terminal quay to be 16 m.also, to increase the quay length to be 1450m

DCHC has achieved a rapid rates of growing, whereof 1.2 million TEUs has been handled

DCHC deal with the major international shipping lines

CMA-CGM, CSCL, HLC, IRISL, MISC, OOCL, APL, HSD , APL , NYK, MOL, HMM

We Do Our Best To Be The Best

Tel: +2057 260100 / +2057 290101 Fax: +2057 290777 P.O. Box 24511 Damietta-Egypt
Email: damietta@dchc.com.eg - www.dchc.com.eg



إيجيترانس



فروع التساهمة، إدارة المبيعات والتسويق، ١٥ شارع أحمد مراني - برج البريري - المهندسين - ١٢٤١١ أمبانية
تليفون: ٠٢ ٣٣٤٤٨٧٧٧، فاكس: ٠١٢ ٣٩٢٠٠٧٢، موبایل: ٠١٢ ٣٩٢٠٠٧٢، ٢٣٣٤٥٠٧٦١ - ٣٣٤٤٧٢٨٥
بريد الكتروني: sales-marketing@egytrans.com.eg

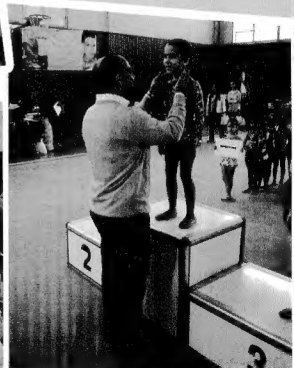
بطولة الجمهورية للجيمناز الإيقاعى



اللاعبة الصاعدة نور رستم
تحصل على الميدالية الذهبية
المركز الأول في أداة الحر



SPORTING



الأغنية نور رستم
تتخذ الميدالية الذهبية المركز الأول

NO ONE CARES LIKE WE DO

يوم البيئـة

بضـدق مـريـديـان هـليـوبـولـيس

فندق مريديان هليوبوليس تحظى قضية حماية البيئة بأهتمام عالى، وبخاصة مع التحديات البيئية التى تواجه العالم الآن . يوم البيئة العالمى الذى يحتفل به كل عام فى الخامس من يونيو يعد إحدى الرسائل الهامة لتوعية أفراد المجتمع. شعار يوم البيئة لهذا العام هو "فلنكسر العادة" وكان فندق مريديان هليوبوليس من ضمن المشاركين فى يوم البيئة العالمى القام بحديقة المظلم تحت تنظيم جمعية المكتب العربى للشباب والبيئة من أجل إحداث تغييرات إيجابية فى مجال الحفاظ على البيئة.

إشترك فى هذا الإحتفال وفد من أسرة فندق مريديان هليوبوليس على رأسهم مدوح فرج مدير عام الفندق هليوبوليس و محمد عبد القادر مدير الصحة والسلامة بالفندق.



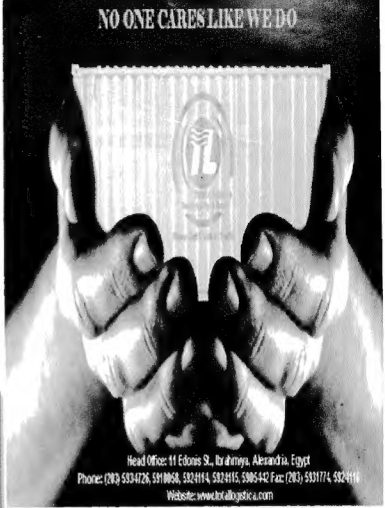
ويظهر فى الصورة التفكرانية مريديان هليوبوليس المشاركين فى هذا الإحتفال



تهنئ أسرة تحرير مجلة إنترناشيونال الأستاذ/ تامر موسى مدير عام شركة توتال لوجيستكس للبحر والتجارة وإختيار سيادته عضوا بالمجلس السعوى للحاصلين (الترابى) وكافة ليعمل الشركة على عضوية منظمة الإتحاد الدولى لأربطة وكلاء الشحن (FIATA) وانضمامه إلى أسرة شعبة خدمات النقل الدولى (E.L.F.E.A) وعضوية الإتحاد العربى لفرق الإنقاذ

تمنيـه له مسـتقبـلا زاهـر ودوام التوفيق والنجاح بحـشـيـدة الله

Revat Cefalonia in Italia



Head Office: 11 Edison St., Ibrahimya, Alexandria, Egypt

Phone: (203) 5334726, 5910068, 5824114, 5824115, 5905442 Fax: (203) 5331774, 5824111

Website: www.itallogistica.com

هـبـتـمـع إنـتـرناشـيـونـالـهـ



العروس/ سوزة إبراهيم محمد
العريس/ عبيد إسماعيل عبد



العروس/ شفاء سعيد
العريس/ رافت سعيد



الزبان/ السيد/ حبيب مدير عام ميناء حوض
البحر/ (الزيتيات) يهنئ العروسين أسماء سمير
صقر و شادى السيد حبيب بفقد القران



العروس/ أسماء السيد عبد الحميد
العريس/ أحمد محمود حسن
وأ أسرة تحرير المجلة تهنئ العروسين

عيد ميلاد سعيد



بال عادل أحمد



حازم محمد عبد المجيد



تهنئ كلية للعروسين من الأخت خلود
السيد بشركة أمجدال للأخ كريم السيد
والأسة إيمان عبد القم على عقد القران



ماجيسـتـير فى مـجال التـاقـو تـكـنـو لـوجـي

حصل المهندس عمرو أحمد عيسى السيد بكية الهندسة جامعة القاهرة ونجل الدكتور أحمد عيسى مسالح على الماجستير فى مجال التاقو تكنولوجى وعنوان الرسالة (دراسة فى إنتقال الإلكترونيات خلال أنابيب الكربون النانومترية وأداء هذه الأنابيب فى الدوائر الإلكترونية) وأسرة تحرير مجلة إنترناشيونال تتقدم بالتهنئة الخالصة للمهندس عمرو وأسرة وتتمنى له كل تقدم ونجاح وعقبال الدكتوراه

MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY

www.mscegypt.com

**m
SC
EGYPT**

Daring to be different

Hot Line 19673 (19 MSC)

Head Office: 55 Sultan Hussein St.

Tel: +203 4884000

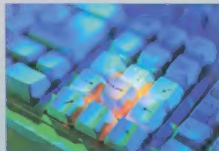
Fax: 203 4884001

Customer Service 203 4884008



From consultation and project management through to systems design, operation and support, AMC provides start-to-finish solutions and a single point of accountability to simplify and improve your business operations.

- Application Service Provider (ASP)
- Port Automation Systems
- E-Commerce Systems
- Infrastructure
- Support Services
- Security Systems



ORACLE CERTIFIED
PARTNER